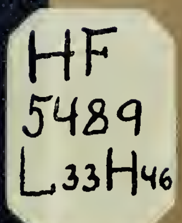
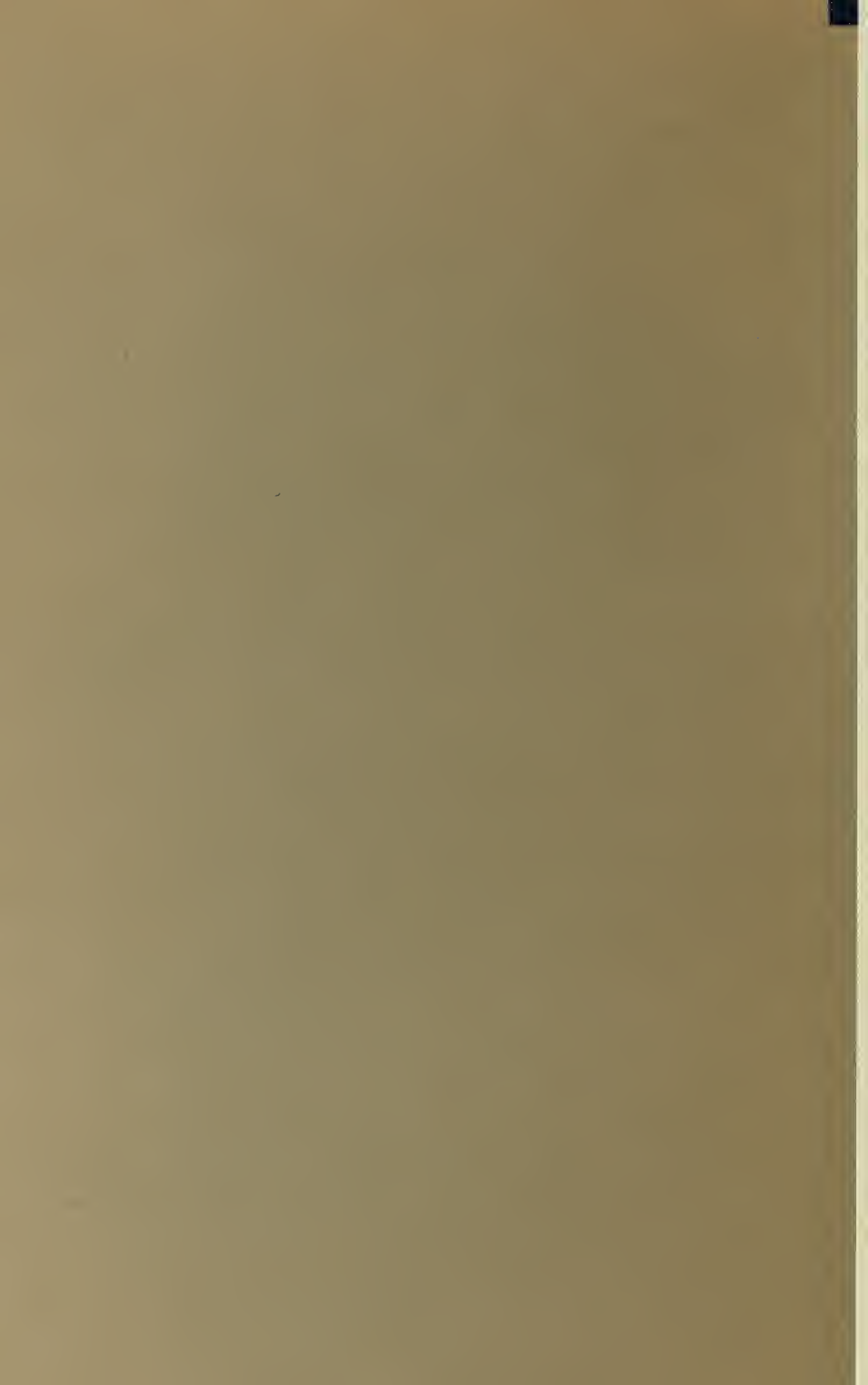
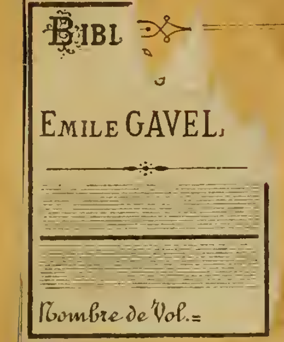
Hennings, Carl
Beitrag zur Losung der
Lagerhaus-und Warrantbelehnungsgrage fur Riga








# Beitrag zur Lösung der Lagerhaus- und Warrantbelehnungsfrage für Riga.

Bearbeitet
von
C. Hennings und O. Mertens,
Abtheilungs-Ingenieur Secretair
der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft.

1879.

RIGA.
Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz Nr. 2).
1879.

Seite 40 Zeile 9 muss es heissen statt „Depositar“ **„Deponenten- und Darlehngeber“.**

# Beitrag zur Lösung

der

# Lagerhaus- und Warrantbelehnungsfrage

für

## RIGA.

Bearbeitet

von

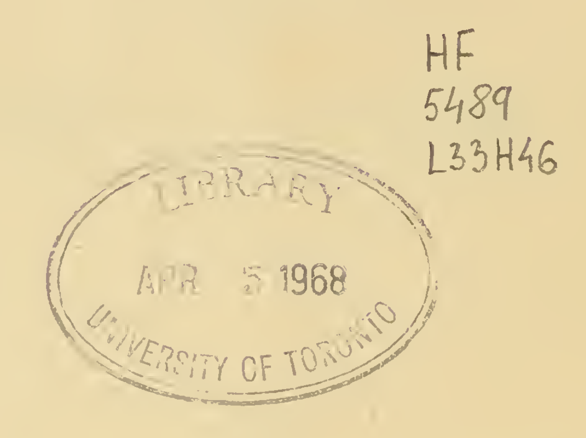
**C. Hennings** und **O. Mertens,**
Abtheilungs-Ingenieur Secretair
der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft.

1879.

RIGA.
Gedruckt in der Müllerschen Buchdruckerei (Herderplatz Nr. 2).
1879.

Von der Censur erlaubt. Riga, den 23. März 1879.





# Inhalt.

# Vorwort.

Die nachfolgenden Aufzeichnungen sind ursprünglich nicht für den Druck bestimmt worden und haben keineswegs den Zweck, die einschlägige Literatur zu bereichern; dieselben waren vielmehr lediglich für den Rigaer Börsen-Comité und die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft bestimmt, in der Absicht, diese beiden, an der Errichtung von Lagerhäusern zur Hebung des Rigaer Handels zunächst interessirten Factore zu veranlassen, die angeregte, auch früher schon ventilirte Frage zu prüfen und nach Ermessen zu fördern. Wenn die zu diesem Zwecke gesammelten und zusammengestellten Materialien dennoch dem Drucke übergeben worden, so ist dies auf den Wunsch der Eisenbahn-Direction und des Börsen-Comités geschehen und durch die Munificenz dieser beiden Verwaltungs-Organe ermöglicht worden.

Verdanken hiernach die nachfolgenden Blätter nur den angedeuteten eng begrenzten practischen Zwecken ihre Entstehung, so wollen dieselben auch nur Material bieten, um bei Prüfung der angeregten Frage auf ihre practische Ausführbarkeit im Interesse des Rigaer Handels einige Unterlage zu gewähren. Nur von diesem Gesichtspunkte aus wollen die vorliegenden Aufzeichnungen beurtheilt werden und erheben dieselben durchaus nicht den Anspruch auf eine vollständige und erschöpfende Sachbehandlung.

Riga, März 1879.

**Carl Hennings. Oscar Mertens.**



Bei Anlage des Eisenbahnnetzes in Russland hat man sich, wie dies ein Blick auf die Karte leicht erkennen lässt, wesentlich von militairischen Erwägungen leiten lassen. Bei der Wahl der Richtung, welche die Bahnen erhielten, konnte daher nur in zweiter Reihe das wirthschaftliche Bedürfniss berücksichtigt werden. Ganz besonders ungünstig ist Riga hierbei gestellt, denn durch die Anlage der Bahnen ist es fast ausschliesslich auf die eine grosse Linie Riga-Zarizyn angewiesen. Und selbst diese Linie ist an ihrem wichtigen Endpunkte an der Wolga so gelegen, dass der Transport von Zarizyn, via Grjäsi, nach St. Petersburg um 119 Werst näher ist, als nach Riga, und sich dem entsprechend die Transportkosten für Getreide um 41 Rbl. 22 Kop. auf eine Wagenladung billiger stellen.

Ist hierdurch schon das Exploitationsgebiet für den Hafenort Riga, auf welchem dieser, als am nächsten belegen in erster Reihe in Frage kommt, eng umzogen, so kommt als erschwerendes Moment für Riga der Umstand hinzu, dass es auf dem übrigen Theile der ihm zugetheilten Eisenbahnlinie die Concurrenz mit St. Petersburg zu bestehen hat, eine Concurrenz, die wegen der Begünstigung St. Petersburgs Seitens der Staatsregierung und abgesehen hiervon, wegen des dort dem Handel zur Verfügung stehenden Capitals ganz besonders schwer zu bekämpfen ist. Dem gegenüber hat Riga allerdings wiederum den Vorzug, circa zwei Monate länger im Jahre dem Schiffsverkehr zugänglich zu sein.

Ausser der Concurrenz St. Petersburgs hat Riga aber auch noch die Königsbergs und neuerdings auch Libaus zu bekämpfen, so dass das Exploitationsgebiet Rigas, abgesehen davon, dass es durch die Anlage der Eisenbahnlinien bereits beschränkt, auch noch recht bestritten ist.

Wenn durch diese Verhältnisse dem Wachsthum des Rigaer Handels und namentlich dem des Exportes gewisse Grenzen gezogen sind, so fragt es sich, ob nicht vielleicht in Zukunft durch die Anlage neuer Bahnen diese Verhältnisse sich zu Gunsten Rigas umgestalten können? Ein Blick auf die Karte und eine kurze Recapitulation der hierher einschlägigen Verhandlungen, sie geben beide wenig Hoffnung.

Nach der augenblicklichen Lage der Dinge wäre die Verlängerung der Tuckumer Bahn bis Windau noch vielleicht erreichbar, wodurch für Riga allerdings recht viel errungen wäre, denn dadurch würde Riga seine Stellung auf seinem gegenwärtigen Exploitationsgebiete befestigen. Riga würde sich damit aber immer noch keine neuen Gebiete erschliessen. Dieses wäre nur zu erlangen durch eine Verbindung Rigas mit Bologoje. Wann kann aber darauf gerechnet werden?

Da uns die Bestrebungen in dieser Richtung recht wenig Chancen auf Erfolg für die nächste Zeit zu haben scheinen, so muss Riga bemüht sein, der Concurrenz entgegenzutreten, indem es dem Handel über Riga Bequemlichkeiten und Erleichterungen und dadurch Aussichten auf Gewinn bietet, die bisher nicht in dem Masse vorhanden waren. Es muss Riga bemüht sein namentlich seinen Import dadurch zu heben, dass hier ein Stapelplatz für die Bedürfnisse des Inlandes etablirt werde. Ausserdem muss aber auch der Exporthandel einen anderen Character erhalten, es muss Riga an die Stelle des gegenwärtigen einfachen Durchgangshandels, zum Marktplatz für seinen Export-Handel werden.

Zur Erreichung dieser Ziele empfiehlt sich ganz besonders die Errichtung öffentlicher Lagerhäuser und Freilager (Entrepôts), sowie die Einführung des Warrantsystems zum Zwecke der Belehnung der Waaren.

Zur Beurtheilung dieser Vorschläge haben wir uns bemüht, in den folgenden Blättern den uns zu Gebote stehenden Stoff näher zu behandeln, indem wir einige Daten über die Riga gemachte Concurrenz und die Concurrenzhäfen bringen, sodann die Erfahrungen mittheilen, die an anderen Orten mit der Errichtung öffentlicher Lagerhäuser gemacht worden sind und endlich indem wir diese Erfahrungen auf Riga anzuwenden versuchen.

## A. Statistisches über die Güterbewegung nach Riga und den Concurrenzhäfen Königsberg und Libau.

Die Handelsbewegung speciell derjenigen Artikel, welche für Rigas Export in's Gewicht fallen, nämlich Getreide aller Sorten, auf dem Riga zukommenden Exportgebiete, hat gelehrt, dass für die Richtung, welche die producirten Massen vom Productionsorte selbst einschlagen, bei Weitem nicht allein die Billigkeit der Frachtsätze massgebend sind. Kurz sei hier nur an den am Orte geläufigsten Concurrenzhafen Königsberg erinnert, welcher trotz einer circa 5—6 Kop. pro Pud höheren Eisenbahnfracht, es doch ermöglicht hat, dass ganz speciell und direct auf Riga hingewiesene Productionsgebiete ihre Ernten zum nicht geringen Theil Königsberg zur Verschiffung zuführen. Es ist daher in den allermeisten Fällen das Herabsetzen der Frachtsätze weit mehr dazu geeignet, die Einnahme der betreffenden Transport-Institute auf ein Minimum herabzudrücken, bei welchem angelangt es zweifelhaft zu

werden anfängt, wie weit die Rentabilität der Transportunternehmung noch gesichert ist, als dass durch das Unterbieten der Frachtsätze wirklich die Ziele erreicht werden könnten, welche eigentlich angestrebt werden, nämlich das Heranziehen grösserer Transportmassen. Die grossen Transportmassen verlangen ganz andere Dinge als einen, vielleicht um ein Geringes niedrigeren Frachtsatz gegenüber dem Concurrenzhafen. In erster Reihe gehört hierher die Möglichkeit, für die Waare leicht Absatz finden zu können, um das dann wieder flüssig gewordene Capital auf's Neue anzulegen und so ein stetes Rouliren der Werthe ermöglichen zu können.

Zum Theil kann Riga ja diese Vortheile bieten, aber eben nur zum Theil. Vor allen Dingen ist Riga nicht Markt, nicht Stapelplatz für Getreide. Alles, was nach Riga geführt wird, ist kaum ausreichend, um den Bedarf, wie er sich durch ausländische Bestellungen herausstellt, zu decken. Aus der Natur dieses Durchgangshandels ergiebt sich denn mit Nothwendigkeit die Bestimmung für das Eintreffen der Güter in Riga: am bequemsten wäre es der hiesigen Kaufmannschaft, falls sie ganz genau bestimmen könnte, dass das für einen Dampfer etwa in Aussicht genommene Getreide genau am selben Tage mit dem Dampfer in Riga einträfe, also direct demselben übergeben werden könnte. Dieses Ziel nach Möglichkeit zu erreichen, wird versucht, die Gütertransporte so zu versenden, dass sie annähernd erst zur Eröffnung resp. gegen Schluss der Navigation in Riga eintreffen. Hieraus resultirt aber zweierlei, und zwar erstens für die Eisenbahn-Gesellschaft die ungemeine Schwierigkeit, den plötzlichen Waarenandrang zu bewältigen, da dann an dieselbe die Anforderung gestellt wird, in wenig Wochen oder Monaten die Quantitäten fortzuschaffen, zu deren Beförderung eine regelmässige, ziemlich angestrengte gleichmässige Arbeitsleistung während des ganzen Jahres nothwendig wäre — und zweitens für die Kaufmannschaft das Verzichten, theilnehmen zu können an einer etwa sich plötzlich entwickelnden günstigen Conjunctur.

Wenn hiernach in erster Reihe der Handelsstand durch die gegenwärtige Lage der Handelsbewegung leidet, da die Transportgesellschaften eben nur soviel fördern können, als die ihnen zu Gebote stehenden Mittel, die sich nicht auf Zufälligkeiten anpassen lassen, es gestatten, so ist doch auch keineswegs der schlechte Einfluss der gegenwärtigen Verhältnisse auf die Eisenbahn zu verkennen. Es wird nämlich der Betrieb ein wesentlich viel theurer dadurch, dass die Transportmassen sich gewissermassen stossweise in einer Richtung bewegen, da hierdurch nicht nur ein wesentlich grösserer Beamtenbestand, als auch namentlich mehr Transportmittel an Locomotiven und Wagen und endlich eine häufig unverhältnissmässig grosse Anlage der vielfach sehr kostspieligen Stationsanlagen nothwendig werden, die einem in der Regel nur kurze Zeit andauernden, starken Güterverkehr zu dienen haben, um dann wieder auf längere Zeit hinaus ohne Benutzung dazustehen.

1*

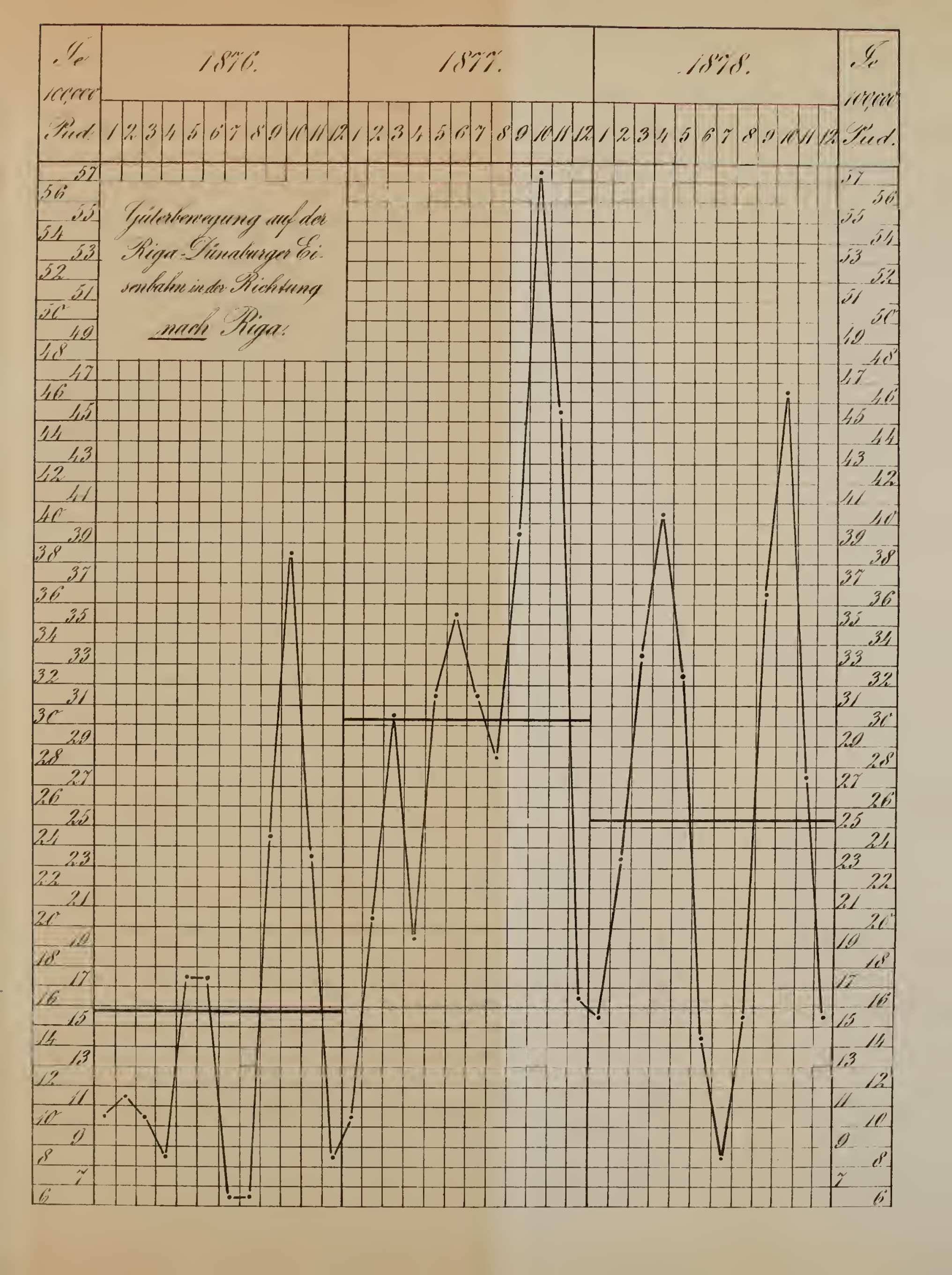
Wie ungleichmässig der Verkehr auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn in den Jahren 1876—1878 gewesen ist, möge die nachfolgende Zusammenstellung zeigen. Es wurden nämlich in der Richtung nach Riga transportirt überhaupt:

| | 1876. | | 1877. | | 1878. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Januar | 1,031,047 | Pud | 1,007,032 | Pud | 1,581,758 | Pud |
| „ Februar | 1,130,576 | „ | 2,081,746 | „ | 2,345,239 | „ |
| „ März | 1,039,628 | „ | 3,068,489 | „ | 3,360,289 | „ |
| „ April | 801,986 | „ | 1,946,085 | „ | 4,013,297 | „ |
| „ Mai | 1,728,800 | „ | 3,151,046 | „ | 3,236,893 | „ |
| „ Juni | 1,729,519 | „ | 3,522,427 | „ | 1,418,164 | „ |
| „ Juli | 660,592 | „ | 3,168,855 | „ | 804,463 | „ |
| „ August | 682,100 | „ | 2,884,091 | „ | 1,568,476 | „ |
| „ September | 2,472,688 | „ | 3,928,286 | „ | 3,601,211 | „ |
| „ October | 3,867,890 | „ | 5,758,825 | „ | 4,612,631 | „ |
| „ November | 2,363,714 | „ | 4,547,069 | „ | 2,718,961 | „ |
| „ December | 879,260 | „ | 1,644,498 | „ | 1,597,412 | „ |
| in Summa | 18,387,800 | Pud | 36,708,449 | Pud | 30,858,792 | Pud*) |
| oder durchschnittlich pro Monat . . . . | 1,532,316 | „ | 3,059,037 | „ | 2,571,566 | „ |

(Die beigefügte graphische Tabelle zeigt die grossen Schwankungen in übersichtlicher Weise, wobei die horizontalen ~~rothen~~ Striche das auf einen Monat entfallende Durchschnittsquantum angeben.) Uebrigens darf hier nicht übersehen werden, dass mit ein Grund, wenn auch in zweiter Reihe in Betracht kommend, für die Unregelmässigkeit der Transporte bei den Producenten zu suchen ist, die ihre Güter auch nicht gleichmässig über das ganze Jahr an die Eisenbahnstationen bringen. Die Kosten, welche durch den unregelmässigen Verkehr direct den Eisenbahnen mehr erwachsen, ohne dass dem ein entsprechender Gewinn gegenübersteht, liessen sich noch allenfalls abmessen. Unberechenbar aber sind die Verluste, die daraus erwachsen, dass die Güter, welche contractlich zur bestimmten Zeit dem Abnehmer etwa in England geliefert werden müssen, wegen Ueberlastung der Bahnen von der nächsten und geraden Route, für die sie ursprünglich und durch die Lage des Productionsortes bestimmt waren, abbiegen, um auf einem weiteren Wege einen entlegeneren Hafen aufzusuchen, damit sie von dort noch rechtzeitig weitergeschafft, zur Erfüllung der contractlichen Verbindlichkeiten zur Disposition gehalten werden können.

Nicht allein entgeht der Eisenbahn-Gesellschaft dadurch die Einnahme, sondern sie verliert auch das Vertrauen der Kaufmannschaft, die sich

*) Von welchen Bahnen die vorbezeichneten Gütermassen herstammen, zeigt die Anlage Nr. I.



Güterbewegung auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn in der Richtung nach Riga.
1876.
1877.
1878.
Pe 100,000 Pud.
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12



gewöhnt, wenn auch mit Opfern ihre Güter einen anderen, aber sicheren Weg gehen zu lassen. Der betheiligten Kaufmannschaft andererseits erwachsen daraus Kosten, die sich einer vorherigen Calculation entziehen, und daher in der Regel verlustbringend sein werden. Aus solchen Anfängen bildet sich dann allmälich eine bedeutende und regelmässige Concurrenz für den betheiligten Hafenort, die, wenn sie einmal Wurzel geschlagen hat, sehr schwer zu bekämpfen und zu besiegen ist, wie das Königsberg dem Rigaer Handel zeigt, obgleich in neuester Zeit ganz aussergewöhnliche Verhältnisse Riga zu Hilfe gekommen sind.

Wieviel von denjenigen Massen, welche speciell innerhalb des dem Rigaer Hafen gehörenden Rayons producirt werden, von dem ihnen naturgemäss vorgeschriebenen Wege auf Riga abweichen und namentlich den Concurrenzhafen Rigas, Königsberg, aufsuchen, das mögen die folgenden Daten zeigen, dieselben geben diejenigen Gütermassen an, welche, von Dünaburg und von hinter Dünaburg belegenen Stationen kommend, speciell für Deutschland bestimmt sind. Es wurden nämlich transportirt:

| | | 1874. | 1875. | 1876. | 1877. |
|---|---|---|---|---|---|
| von der | | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. |
| 1) Dünaburg-Witebsker | Bahn | 458,837 | 251,700 | 234,417 | 373,921 |
| 2) Moskau-Brester | „ | 31,912 | 58,528 | 10,140 | 42 |
| 3) Orel-Witebsker resp. Charkower | „ | 5,958,959 | 2,868,658 | 1,674,286 | 1,963,541 |
| 4) Orel-Grjäsier | „ | 2,179,451 | 1,056,990 | — | 604,941 |
| 5) Grjäsi-Zarizyner | „ | — | 181,360 | 872,183 | 200,779 |
| 6) Nishni-Nowgoroder | „ | — | — | 659,458 | 5,202 |
| 7) Moskau-Kursker | „ | — | — | 1,349 | — |
| 8) Kursk-Charkow-Asower | „ | — | — | 3,224 | 275,667 |
| 9) Rjäschk-Wjäsmaer | „ | — | — | — | 7,800 |
| 10) Koslow-Woronesch-Rost. | „ | — | — | — | 3,943 |
| 11) Charkow-Nicolajewer | „ | — | — | — | 600 |
| | | 8,629,159 | 4,417,236 | 3,455,057 | 3,435,943 |

Darunter sind vorherrschend vertreten gewesen:

| | 1874. | 1875. | 1876. | 1877. |
|---|---|---|---|---|
| | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. |
| 1) Roggen . . . . . . . . | 4,841,733 | 1,054,817 | 1,113,263 | 509,685 |
| 2) Hanf . . . . . . . . . | 1,213,180 | 1,019,393 | 657,145 | 459,395 |
| 3) Hafer . . . . . . . . . | 1,112,517 | 1,520,902 | 553,098 | 359,498 |
| 4) Buchweizengrütze . . . | 233,518 | 35,862 | 6,808 | 20,159 |
| 5) Flachs . . . . . . . . | 231,850 | 202,378 | 125,792 | 236,725 |
| 6) Leinsaat . . . . . . . | 201,050 | 168,002 | 65,758 | 101,988 |

| | 1874. | 1875. | 1876. | 1877. |
|---|---|---|---|---|
| | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. |
| 7) Hanfsaat . . . . . . . . | 124,751 | 2,827 | 130,627 | 35,749 |
| 8) Sämereien . . . . . . . | 104,326 | 51,852 | 61,550 | 81,442 |
| 9) Erbsen . . . . . . . . | 94,362 | 35,664 | 47,376 | 5,164 |
| 10) Weizen . . . . . . . . | 52,030 | 68,578 | 445,104 | 1,312,237 |
| 11) Gerste . . . . . . . . | 48,891 | 26,675 | 1,913 | 20,735 |
| 12) Diverse Artikel . . . . | 370,951 | 231,484 | 246,623 | 293,166 |

Wenn nun auch aus diesen Zahlen entnommen werden muss, dass seit dem Jahre 1874 Königsberg in Betreff der Quantität der Waaren in seiner Concurrenz zurückgegangen ist, so ist doch andererseits nicht unberücksichtigt zu lassen, dass Königsberg seinen Bezugsrayon via Dünaburg nicht unwesentlich vergrössert hat, was für Riga eine erweiterte Gefahr bietet, sobald die Verhältnisse es wiederum Königsberg gestatten, mit mehr Glück in die Concurrenz einzutreten.

Wenn so bedeutende Quantitäten Waaren es vorziehen, einen um 288 Werst weitergelegenen Hafen aufzusuchen, statt den nächsten, durch die Eisenbahn-Verbindung ihnen angewiesenen zu erreichen, um von dort aus verschifft zu werden, so müssen nothwendiger Weise dort Vortheile geboten werden, welche die höhere Fracht parallisiren. Das dies so ist, beweist auch noch der Umstand, dass Rigaer Handelshäuser, und zwar die bedeutendsten, Filialen in Königsberg etablirt haben und von dort aus mit den beim Knotenpunkt Dünaburg von Riga abgelenkten Producten handeln, trotzdem dass sie die Güter nach Riga um circa 5—6 Kop.*) pro Pud billiger schaffen konnten.

Was sind nun die Beweggründe, die es veranlassen können, dass Riga bei Seite gelassen und Königsberg von Gütern aufgesucht wird, denen Riga als Verschiffungshafen näher gelegen ist? Es ist dies eine Frage, die schon häufig gestellt worden und namentlich auch an Diejenigen, die selbst als

---

*) Wenn die gegenwärtigen Coursverhältnisse den Unterschied in der Fracht noch bedeutender haben werden lassen, so darf das wohl nicht als etwas Bleibendes aufgefasst und darauf hin Rechnung gemacht werden. Sollten die Course nicht durch die nunmehr eingetretenen veränderten politischen Verhältnisse sich allmälich selbst reguliren, so werden die deutschen Bahnverwaltungen, welche dadurch am schwersten betroffen werden, ihren Bestrebungen, die Eisenbahnfrachten wiederum gegen die concurrirenden russischen Häfen auszugleichen, dadurch Erfolg zu verschaffen wissen, dass sie einen festen Cours für die Umrechnung der Fracht zur Grundlage proponiren und zur Annahme zu bringen versuchen werden, dadurch wird man versuchen die Verhältnisse, die vor dem Sinken der russischen Valuta bestanden, wiederum herzustellen. Wie weit diese Bemühungen von Erfolg gekrönt sein werden, wird ganz davon abhängen, welche Stellung die russischen Bahnen zu ihnen nehmen, und zwar in erster Reihe die St. Petersburg-Warschauer Bahn. Dabei darf nicht übersehen werden, dass gerade die St. Petersburg-Warschauer Bahn an der Hebung des Güterverkehrs der Bahnen der I. Gruppe (Zarizyn-Riga und Moskau-Brest), welcher seinen Weg

Rigaer Handelshäuser über Königsberg exportiren, aber vollkommen genügende, d. h. die auffällige Erscheinung klar legende Gründe sind bisher nicht mitgetheilt worden.

Es wird daher an dieser Stelle um so schwerer fallen, die Frage vollkommen klar zu legen, als es hier mehr auf eine theoretische Auseinandersetzung, als auf eine practische Erklärung, was das Wichtigere wäre, hinauslaufen würde. Wir wollen uns daher im Folgenden auf das Zusammenstellen von Thatsachen beschränken, in der Hoffnung, dass es der Kaufmannschaft, durch Hinzuziehung ihrer practischen Erfahrung dann gelingen wird, in die bisher noch dunkele Frage Licht zu bringen.

Zur Beurtheilung dieser Frage wird es nothwendig sein, näher zu prüfen: wie stellen sich die Transportkosten nach Königsberg per Eisenbahn? von Königsberg zu Schiff weiter? und endlich wie stellen sich die localen Verhältnisse Königsbergs gegen Riga?

Wie stellen sich die Transportkosten nach Königsberg per Eisenbahn? Da die Coursverhältnisse bei Berechnung der Eisenbahnfracht von Russland nach Deutschland von grosser Bedeutung sind, so muss gleich hier bemerkt werden, dass die Fracht im deutsch-russischen Verkehr sowohl für den Antheil der russischen als auch der deutschen Bahnen, stets in ausländischer Valuta berechnet wird. Und zwar, damit an einem gegebenen Tage überall gleichmässig die Fracht zur Erhebung gelange, wird ein allgemein giltiger Cours sämmtlichen betheiligten Bahnen in bestimmten Zeitabschnitten mitgetheilt. Es bedeutet hierbei das Sinken der russischen Rubelwährung ein Steigen der Eisenbahnfracht in der Richtung nach Deutschland. Wenn man die Waarenbewegung in den letzten vier Jahren aus Russland und speciell aus dem, dem Rigaer Hafen ganz eigentlich zur Exploitation zugewiesenen Rayon, nach Deutschland (scil. Königsberg) näher betrachtet, wie sie in der nachfolgenden Tabelle aufgezeichnet ist, so gewinnt man die Ueberzeugung, dass die Tarife für die Transportbewegung nicht den Ausschlag geben, denn

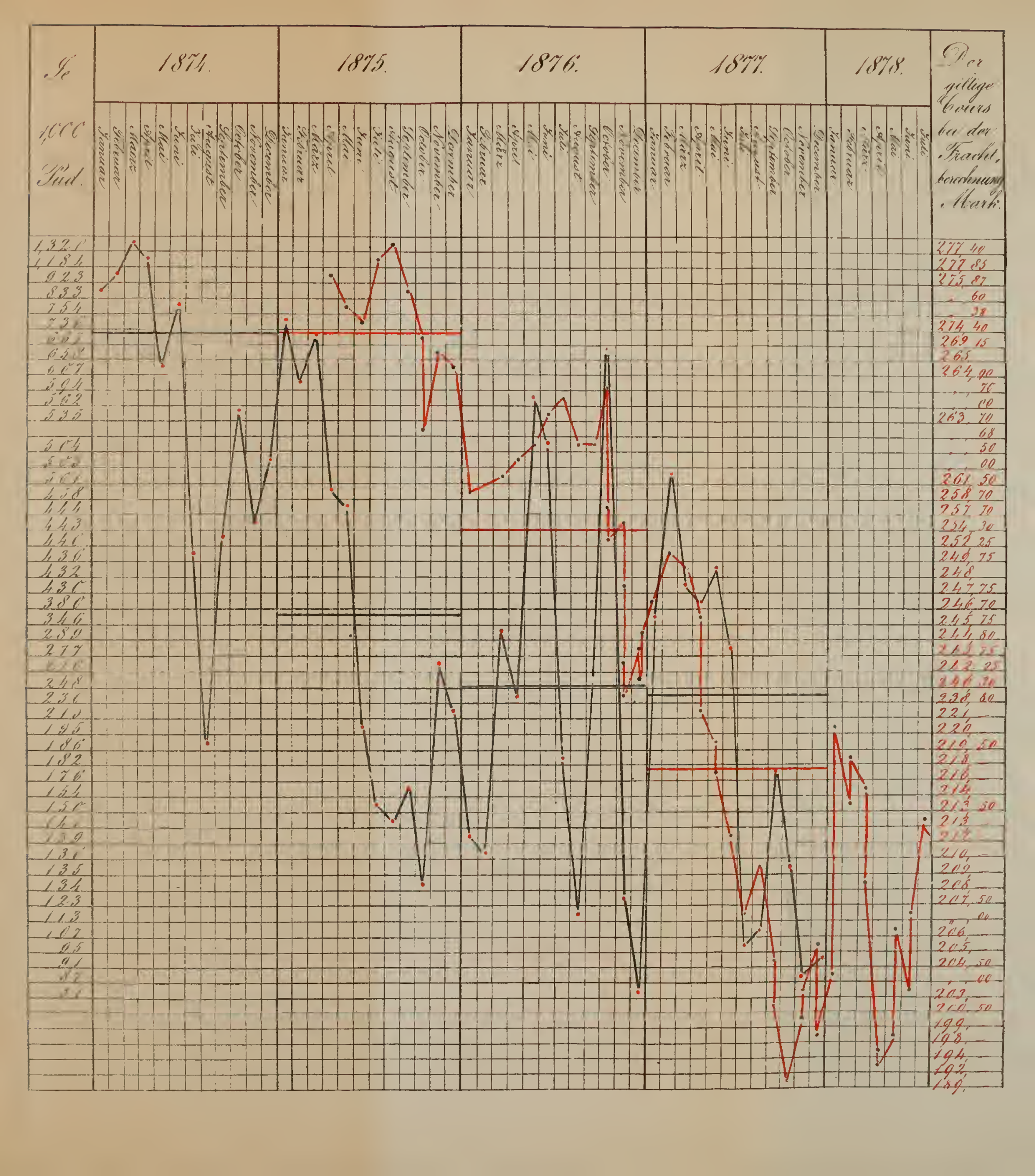
über Dünaburg nach Wirballen nimmt, wesentlich interessirt ist, und sie daher auch gern jede Erleichterung zu bewilligen bereit sein wird. Andererseits hat sie durch Legung eines zweiten Geleises auf der Strecke von Wischki (eine kleine hinter Dünaburg in der Richtung nach St. Petersburg belegene Station) bis Wirballen, wie durch die grossartigen Einrichtungen, die auf einer kleinen 3 Werst vor Wirballen neu angelegten Güterstation durch Anlage weit verzweigter Schienengeleise, ausgedehnter Ueberladeperrons etc. etc. gemacht worden sind, bereits theils für einen schnelleren Transport der Güter Wesentliches erreicht, theils dadurch für das Fortschaffen bedeutend grösserer Quantitäten die Möglichkeit geboten. Beide Errungenschaften sind von nicht zu unterschätzender Bedeutung, denn beide kommen wesentlich der Concurrenzfähigkeit Königsbergs gegenüber Riga zu gut. Wenngleich durch alle jene Erweiterungen und Anlagen das unbequeme, kostspielige und auch die Güter schädigende Umladen nicht vermieden werden kann, so wird doch immerhin die hierzu nothwendige Zeit um ein Wesentliches abgekürzt, Anhäufungen grosser Gütermassen werden vermieden etc.

wäre das der Fall, so könnten im Jahre 1877 nicht noch über 3,000,000 Pud, von den Bahnen der I. Gruppe herstammend, von Dünaburg abbiegend den Weg nach Königsberg genommen haben, wenn man erwägt, dass zum Beispiel eine Wagenladung Getreide pro Pud von Jeletz — Königsberg 42,31 Kop., von Jeletz — Riga 28,63 Kop. zu zahlen hatte. (Die Fracht nach Königsberg ist zum Course von 208 Mark = 100 Rbl. berechnet).

In der nachfolgenden Tabelle sind neben dem monatweise transportirten Quantum in einer zweiten Rubrik die für den betreffenden Monat geltenden Durchschnittscourse, wie solche bei Berechnung der Frachtsätze angewandt worden sind, gestellt, so dass sich übersehen lässt, wie weit die Abnahme der transportirten Quantitäten mit dem Sinken der Course zusammenfällt. Es wurden nämlich, von den Bahnen der I. Gruppe kommend, über Dünaburg in der Richtung nach Wirballen transportirt:

| | 1874. | | 1875. | | 1876. | | 1877. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pud. | Durchschnitts-Cours. | Pud. | Durchschnitts-Cours. | Pud. | Durchschnitts-Cours. | Pud. | Durchschnitts-Cours. |
| Januar | 833,425 | | 736,464 | | 139,449 | 258,70 | 346,487 | 246,70 |
| Februar | 923,813 | | 594,804 | | 136,800 | 258,70 | 501,548 | 249,75 |
| März | 1,320,598 | | 667,994 | | 289,899 | 261,50 | 430,986 | 248,00 |
| April | 1,184,694 | | 458,595 | 275,87 | 230,883 | 263,00 | 380,005 | 245,75 / 221,00 |
| Mai | 607,838 | | 444,327 | 275,38 | 562,452 | 263,50 | 432,701 | 219,50 / 216,00 |
| Juni | 754,565 | | 195,055 | 274,40 | 504,248 | 263,70 | 277,831 | 212,00 |
| Juli | 436,088 | | 150,923 | 277,85 | 182,156 | 264,00 | 95,288 | 207,00 |
| August | 186,875 | | 141,662 | 277,90 | 113,054 | 263,50 | 107,694 | 209,00 |
| September | 440,246 | | 154,664 | 275,60 | 248,799 | 263,50 | 176,006 | 204,50 / 200,50 |
| October | 535,405 | | 134,923 | 269,15 / 263,08 | 658,380 | 264,70 / 252,25 | 135,221 | 189,00 |
| November | 443,112 | | 270,362 | 265,00 | 123,099 | 254,30 / 238,80 | 87,183 | 199,00 / 203,00 |
| December | 503,663 | | 215,763 | 264,90 | 31,421 | 243,75 / 244,80 | 91,572 | 205,00 / 198,00 |
| in Summa | 8,170,322 | | 4,165,536 | | 3,220,640 | | 3,062,522 | |
| Im Durchschnitt pro Monat | 680,860 | | 347,128 | | 268,387 | | 255,210 | |

(Die beiliegende graphische Tabelle giebt in leicht übersichtlicher Form die vorstehend gefundenen Resultate.)

1874.
1875.
1876.
1877.
1878.
Der giltige Cours bei der Fracht, berechnung Mark.
Januar
Februar
März
April
Mai
Juni
Juli
August
September
October
November
December



Hierbei ist es nicht von untergeordneter Bedeutung, dass fast nur Waaren in den vorbezeichneten Quantitäten enthalten sind, die auch regelmässig über Riga exportirt werden. Sowie ferner, dass gerade die wesentlichsten Rigaer Exportartikel sich darunter befinden, die trotz des allgemeinen Rückganges doch noch eine Steigerung aufweisen, so (conf. Seite 5) wurde z. B. nach Königsberg befördert:

| | 1876. | 1877. |
|---|---|---|
| Flachs . . . . . . . . . | 125,792 Pud. | 236,725 Pud. |
| Leinsaat . . . . . . . | 65,758 „ | 101,988 „ |
| Gerste . . . . . . . . . | 1,913 „ | 20,735 „ |
| Buchweizengrütze . . . . | 6,808 „ | 20,159 „ |
| Sämereien . . . . . . | 61,505 „ | 81,442 „ |
| Weizen . . . . . . . . | 445,104 „ | 1,312,237 „ |

Nach den vorstehenden Ergebnissen glauben wir nochmals auf unsere vorausgesprochene Ansicht, dass die Tarifverhältnisse Königsberg nicht begünstigen, zurückkommen zu dürfen. Diese geben vielmehr Riga in dem Gebiete der ersten Eisenbahngruppe, durch seine natürliche Lage bedingt, den Vorzug.

Der Zug der Güter nach Königsberg wird daher wohl durch andere und zwar locale Verhältnisse hervorgerufen. Zu diesem Verkehre von den Bahnen der I. Gruppe tritt dann noch der Verkehr von der St. Petersburg-Warschauer Bahn, der einen nicht unwesentlichen Theil des Königsberger Export- und Localhandels ausmacht, mit dem Königsberg Riga Concurrenz macht. Unter den vielen Transportgütern von der St. Petersburg-Warschauer Bahn nach Deutschland sei es hier gestattet, die drei wesentlichsten in Bezug auf die von Königsberg Riga gemachte Concurrenz hinzuweisen, wir haben hier Flachs, Hanf und Heede im Auge. Alle drei Handelsartikel waren zur Zeit, als die Eisenbahnen noch nicht ihr Netz über Russland ausbreiteten, die bedeutendsten und gewinnreichsten Exportartikel Rigas. Die Strusenbarken brachten dieselben aus dem Gebiete der Düna im Frühjahr herab. Gegenden, die den Düna-Fluss nicht erreichen konnten, schickten dagegen auf Landfuhrwerken die hoch im Preise stehenden Güter nach Riga. Allein Riga hat seine, für diese Artikel dominirende Stellung nicht behaupten können. Die Eisenbahnen machten den Producenten die directe Erreichung des ausländischen Marktes möglich und damit nahm die Zufuhr nach Riga und der Export auch ab, wie die nachfolgenden Zahlen solches deutlich zeigen;*) es ist nämlich exportirt worden:

*) Die Daten über den Export sind entnommen:
1) Fr. v. Jung-Stilling: Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik aus den Jahren 1866—1870.
2) „ „ „ „ „ „ „ „ 1871—1875.
3) Den Beiträgen zur Statistik des Rigaer Handels pro 1876 und 1877.

| | Flachs. | Heede. | Hanf. |
|---|---|---|---|
| | Durchschnittlich in Pud. | Durchschnittlich in Pud. | Durchschnittlich in Pud. |
| 1801—1810 | 647,737 | 9,859 | 1,100,630 |
| 1811—1820 | 486,131 | 10,420 | 558,032 |
| 1821—1830 | 1,183,103 | 30,735 | 622,533 |
| 1831—1840 | 1,281,224 | 55,180 | 836,515 |
| 1841—1850 | 1,908,909 | 54,187 | 941,223 |
| 1851—1860 | 1,699,175 | 42,391 | 1,030,405 |
| 1861—1870 | 2,404,178 | 33,472 | 1,235,243 |
| 1871—1875 | 2,315,868 | 19,788 | 1,230,848 |
| 1876 | 1,202,954 | 8,824 | 1,081,104 |
| 1877 | 2,079,865 | 17,329 | 1,143,775 |

Für den Export per Eisenbahn ist nur der Artikel Flachs von Bedeutung, und zwar ist im Jahre 1877 das grösste Quantum, nämlich 229,451 Pud, befördert worden (1871 Flachs und Heede zusammen nur 117,099 Pud). Von den vorbezeichneten 229,451 Pud ist das weitaus grösste Quantum, nämlich 174,178 Pud, nach Frankreich gegangen. Es fallen daher die Zahlen im Vergleich zu den über See exportirten Quantitäten nicht sehr wesentlich in's Gewicht.

Eine sehr wesentliche und schwere Concurrenz wird Riga im Gebiete der St. Petersburg-Warschauer Bahn bei diesen Artikeln durch Königsberg gemacht, wie dieses die Zahlen der beiliegenden Tabelle recht deutlich zeigen. Es ist uns allerdings nur für das Jahr 1877 geglückt, Zahlen zu erhalten, die auch den Export über Wirballen getrennt angeben, allein wenn es gestattet ist, von diesem Jahr auf die beiden früheren einen Schluss ziehen zu dürfen, so wird unsere Behauptung vollkommen bestätigt.

Und das geschieht trotz eines wesentlichen Unterschiedes in der Fracht zu Gunsten Rigas, wie das die zweite Hälfte der Tabelle verdeutlicht, und trotz aller Unbequemlichkeiten, Zeitverluste u. s. w. beim Umladen der Gütersendungen an der Grenze. Aus diesen Thatsachen schöpfen wir abermals eine Bestätigung für unsere Behauptung, dass die Eisenbahntarife nicht allein den Ausschlag geben, welche Richtung die Güterbewegung nimmt, dass die localen Verhältnisse vielmehr hierbei eine wesentliche, vielleicht sogar die Ausschlag gebende Rolle spielen.

Die zweite Frage anlangend, wie stellen sich die Transportkosten von Königsberg weiter zu Schiff?

In der Anlage Nr. II. haben wir nach den für Königsberg und Riga uns vorliegenden, officiellen Daten, welche wir für Riga dann noch durch uns zur Verfügung gestellte, durchaus sichere Privat-Auskünfte ergänzt

| Nummer. | Von | Flachs. 1875. Ueberhaupt befördert. | Flachs. 1876. Ueberhaupt befördert. | Flachs. 1877. Ueberhaupt befördert. | Flachs. 1877. Davon über Wirballen exportirt | Heede. 1875. Ueberhaupt befördert. | Heede. 1876. Ueberhaupt befördert. | Heede. 1877. Ueberhaupt befördert. | Heede. 1877. Davon über Wirballen exportirt. | Hanf. 1875. Ueberhaupt befördert. | Hanf. 1876. Ueberhaupt befördert. | Hanf. 1877. Ueberhaupt befördert. | Hanf. 1877. Davon über Wirballen exportirt. | Die Fracht beträgt pro Pud für: Flachs. Nach Riga. | Flachs. Nach Königsberg. | Heede. Nach Riga. | Heede. Nach Königsberg. | Hanf. Nach Riga. | Hanf. Nach Königsberg. | Nummer. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. | Pud. | Kop. | Kop. | Kop | Kop. | Kop. | Kop. | |
| 1 | St. Petersburg . | 162,082 | 209,657 | 489,339 | 335,916 | 98,519 | 65,073 | 14,079 | 2,263 | 132 | 562 | 567 | 459 | 32,05 | 38,63 | 27,58 | 38,63 | 27,58 | 38,63 | 1 |
| 2 | Luga . . . . | 58,267 | 35,236 | 17,001 | — | 920 | 1,658 | — | — | — | — | — | — | 26,05 | 35,85 | 22,58 | 33,85 | 22,58 | 33,85 | 2 |
| 3 | Plussa . . . . | 723 | 586 | 413 | — | 110 | — | 63 | — | — | — | — | — | 23,05 | 33,85 | 20,58 | 32,85 | 20,58 | 32,85 | 3 |
| 4 | Belaja . . . . | 6,651 | 1,239 | 10,684 | — | — | 56 | — | — | — | — | — | — | 22,05 | 32,85 | 19,58 | 31,85 | 19,58 | 31,85 | 4 |
| 5 | Nowoselje . . . | 1,745 | 636 | 1,239 | — | 41 | — | — | — | — | — | — | — | 21,05 | 30,85 | 19,58 | 30,85 | 19,59 | 30,85 | 5 |
| 6 | Pskow . . . . | 525,982 | 442,102 | 554,851 | 397,303 | 19,371 | 25,240 | 22,345 | 11,301 | — | 10 | 61 | — | 19,05 | 28,85 | 17,58 | 28,85 | 17,58 | 28,85 | 6 |
| 7 | Ostrow . . . . | 986,534 | 778,471 | 980,369 | 664,756 | 5,353 | 12,071 | 7,398 | 3,147 | — | 50 | 67 | 4 | 18,05 | 26,93 | 16,58 | 26,93 | 16,58 | 26,93 | 7 |
| 8 | Schogowo . . . | 25 | 1,374 | 1,804 | — | — | — | — | — | — | — | 3 | — | 16,05 | 27,76 | 15,58 | 26,76 | 15,58 | 26,76 | 8 |
| 9 | Ponderi . . . | 20,156 | 14,536 | 34,282 | — | 262 | — | — | — | — | — | — | — | 15,05 | 25,76 | 14,58 | 24,76 | 14,58 | 24,76 | 9 |
| 10 | Korsowka . . . | 56,768 | 45,422 | 59,757 | — | 136 | — | — | - | — | — | — | — | 14,05 | 24,76 | 13,58 | 24,76 | 13,58 | 24,76 | 10 |
| 11 | Iwanowka . . . | 46,222 | 61,152 | 55,588 | — | — | 83 | — | — | — | — | — | — | 13,05 | 23,76 | 12,58 | 23,76 | 12,58 | 23,76 | 11 |
| 12 | Reschitza . . . | 69,125 | 40,505 | 45,715 | 6.270 | 137 | — | 148 | 92 | — | — | — | — | 12,05 | 22,76 | 11,58 | 22,76 | 11,58 | 22,76 | 12 |
| 13 | Antonopol . . . | 186,145 | 243,543 | 347,541 | 305,264 | 399 | 660 | 1,644 | 111 | — | — | — | — | 11,05 | 21,96 | 11,58 | 21.96 | 11,58 | 21,96 | 13 |
| 14 | Ruschoni . . . | 568 | 307 | 1,388 | — | — | 181 | — | — | — | — | — | — | 9,05 | 21,55 | 10,58 | 21,55 | 10,58 | 21,55 | 14 |
| 15 | Dünaburg . . . | 212,451 | 375,722 | 420,475 | 338,099 | 1,523 | 8,171 | 8,848 | 4,595 | 105 | 3 | 317,716 | 317,716 | 6,80 | 19,55 | 8,33 | 19,55 | 8,33 | 19,55 | 15 |
| 16 | Dukschti . . . | 7,192 | 3,494 | 17,039 | 1,313 | 558 | 10 | 1,225 | — | — | — | — | — | 10,05 | 19,19 | 10,58 | 18,19 | 10,58 | 18,19 | 16 |
| 17 | Ignalino . . . | — | — | 818 | 7 | — | — | — | — | — | — | — | — | 11,05 | 17,19 | 11,58 | 17,19 | 11,58 | 17,19 | 17 |
| 18 | Swentziani . . | 8,143 | 3,330 | 27,438 | 25,697 | 317 | 20 | 1,500 | 1,113 | — | — | — | — | 12,05 | 16,19 | 12,58 | 16,19 | 12,58 | 16,19 | 18 |
| 19 | Podbrodse . . . | 5,314 | 5,355 | 3,867 | — | — | — | 147 | — | — | — | — | — | 14,05 | 16,46 | 13,58 | 15,46 | 13,58 | 15,46 | 19 |
| 20 | Besdani . . . | 129 | 2,055 | 6.383 | -- | — | — | — | — | — | — | — | — | 15,05 | 14,46 | 14,58 | 14,46 | 14,58 | 14,46 | 20 |
| 21 | Wilna . . . . | 39,303 | 38,362 | 82,029 | 78,280 | 210 | 16,700 | 2,311 | 2,192 | 1,744 | 302,992 | 2,682 | 2,485 | 16,05 | 13,46 | 15,58 | 13,46 | 15,58 | 13,46 | 21 |

Anmerkung: 1) Die Frachtsätze sind für Wagenladungen von 600 Pud berechnet.

2) Der Frachtbetrag nach Königsberg ist zum Course von 208 Mark = 100 Rbl. umgerechnet.

3) Die Frachtsätze nach Königsberg sind für die Stationen St. Petersburg, Pskow, Ostrow, Rechitza, Antonopel, Polotzk, Swentziani, Wilna und Dünaburg, welche dem deutsch-russischen Eisenbahn-Verbande angehören, nach dem Tarif für diesen directen Verkehr ermittelt, von den übrigen Stationen der St. Petersburg-Warschauer Bahn aber in der Weise zusammengestellt, dass

von den Stationen: Luga, Pljussa, Belaja und Nowoselje, für die Strecke bis zur nächsten Verbandsstation Pskow,
" " " Schogowo, Ponderi, Korsowka, Iwanowka " " " " " Reschitza,
" " " Ruschoni " " " " " Dünaburg,
" " " Dukschti und Ignalino " " " " " Swenziany,
" " " Podbrodse und Besdani " " " " " Wilna

die Sätze des Local-Tarifs der St. Petersburg-Warschauer Bahn zur Berechnung gezogen sind.



haben, die Frachten zusammengestellt, wie sich dieselben in den Jahren 1874—1878 gestaltet haben. Zur ferneren Erklärung dieser Tabelle müssen wir noch hinzufügen, dass nur solche Frachtsätze Aufnahme gefunden haben, welche einen Vergleich unter sich zulassen, es ist daher sowohl auf das Frachtgut, als auch auf den Bestimmungsort Rücksicht genommen worden.

Aus dieser Tabelle glauben wir das für Riga in Bezug auf seinen Concurrenzkampf mit Königsberg günstige Besultat entnehmen zu dürfen, dass die Frachten namentlich in den beiden letzten Jahren wesentlich billiger geworden und im Jahre 1878 fast gleich hoch wie in Königsberg notirt gewesen sind.

Hat diese veränderte Situation gewiss mit dazu beigetragen, dass die Concurrenz Königsbergs auf dem Exploitationsgebiete des Rigaschen Handelsplatzes zurückgegangen ist, so wird der Wunsch rege, die Frachten nicht nur stets in dieser Höhe erhalten zu sehen, sondern, wenn möglich, noch unter dieselben herabzudrücken. Dieses Ziel wird aber wohl erst dann erreichbar werden, wenn mit dem Steigen des Importes die Fahrten nach Riga lohnender sein werden und das dann voraussichtlich grössere Angebot von Schiffsräumen ein Unterbieten der Frachten zur Folge haben wird. Es lässt sich jedoch auf ein so wesentliches Steigen des Importes, dass dadurch die Frachten von Riga beeinflusst werden, kaum früher rechnen, als bis Riga Stapelplatz für die wichtigsten Importartikel geworden sein wird, das könnte durch ein Freilager (Entrepôt) erreicht werden.

Bisher hat Königsberg im Vergleich zu Riga den Vortheil, einen nicht unwesentlich grösseren Import zu haben, welcher Umstand denn zum Theil auch die bisher vorhanden gewesenen Unterschiede in der Höhe der Frachten zu Ungunsten von Riga erklären. Eine Gegenüberstellung des Schiffsverkehrs der beiden Hafenplätze möge das gegenwärtig bestehende Verhältniss zwischen den leer und beladenen in Königsberg und Riga eingegangenen Schiffe näher verdeutlichen. Es waren nämlich Schiffe:

| | | 1873. | 1874. | 1875. | 1876. | 1877. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| In Summa eingegangen: | In Riga ...... | 3,177 | 3,306 | 2,364 | 2,755 | 3,615 |
| | „ Königsberg | 2,176 | 2,266 | 2,424 | 2,108 | 2,967 |
| Darin waren enthalten Lasten: | In Riga ...... | 433,533 | 484,047 | 377,297 | 459,494 | 636,308 |
| | „ Königsberg | 242,024 | 279,583 | 303,005 | 266,236 | 407,384 |
| Davon Güter: | In Riga ...... | 149,668 = 34,7% | 173,515 = 35,9% | 164,348 = 43,7% | 173,615 = 38,2% | 214,357 = 34,0% |
| | „ Königsberg | 182,370 = 75,1% | 223,929 = 80,0% | 235,063 = 78,0% | 224,066 = 84,2% | 255,645 = 62,7% |

| | | 1873. | 1874. | 1875. | 1876. | 1877. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ballast: | In Riga....... | 280,537 = 65,2 % | 308,473 = 64,0 % | 210,922 = 56,2 % | 280,438 = 61,8 % | 416,327 = 66,0 % |
| | „ Königsberg | 59,654 = 24,6 % | 55,654 = 19,9 % | 67,942 = 22,0 % | 42,170 = 15,8 % | 151,739 = 37,2 % |

Anmerk. In der Anzahl der in Riga in Summa eingegangenen Schiffe, sowie in der Anzahl der in diesen Schiffen enthaltenen Lasten sind auch solche Schiffe enthalten, bei denen es nicht zu constatiren möglich war, ob dieselben mit Gütern oder mit Ballast eingegangen sind. Solcher Schiffe giebt es:

| | 1873. | 1874. | 1875. | 1876. | 1877. |
|---|---|---|---|---|---|
| überhaupt.... | — | 18 | 18 | 39 | 60 |
| mit Lasten... | — | 1525 | 2027 | 5441 | 5951 |

Bei der Ausrechnung des Procent-Verhältnisses in den Rubriken „Güter“, „Ballast“ sind vorstehend angegebene Lasten nicht berücksichtigt worden.

Die hier gefundenen Resultate zeigen allerdings, dass Königsberg Riga weit voraus ist in Bezug auf das Verhältniss zwischen den mit Ballast und Gütern eingegangenen Schiffen. Aber man darf hierbei nicht übersehen, dass Rigas Holzexport eine sehr grosse, und die bei Weitem grösste Anzahl der Schiffsräume in Anspruch nimmt, während der Holzexport Königsbergs von untergeordneter Bedeutung ist. Hieraus würde zum Theil das Einlaufen verhältnissmässig vieler Schiffe mit Ballast in Riga sich erklären.

Und endlich, wie verhält es sich mit den localen Verhältnissen in Riga und in Königsberg?

In einem Memoire des Rigaschen Börsen-Comité über die dem Rigaer Handel von Königsberg gemachte Concurrenz d. d. 12. Juni 1876 wird darauf hingewiesen, wie Riga eifrigst bemüht gewesen, durch Reductionen aller Art bezüglich der Handelsabgaben die Concurrenz zu erleichtern.

Diese Bestrebungen haben jedoch nicht den erwarteten Erfolg gehabt, vielmehr ist noch immer ein sehr grosser Theil der Exportgüter, die ihren Weg über Riga nehmen sollten, über Königsberg exportirt worden. Diesen Umstand schreibt das Memoire, abgesehen von Gründen, die zum Theil auch vorstehend schon näher beleuchtet worden sind, dem Umstande zu, dass Königsberg noch mancherlei Vorzüge Riga gegenüber besitzt, wie namentlich:

„a. das billigere Capital;

b. die billigeren Arbeitskräfte und die grössere Wohlfeilheit aller Lebensbedürfnisse, die dem Kaufmann Königsbergs gestatten, sein Geschäft mit geringeren Kosten zu betreiben und sich mit einem kleinen Gewinn zu begnügen;

c. die bedeutend geringeren Steuern, die der Kaufmann Königsbergs dem Staate zu entrichten hat, während der Handelsstand in Russland zu der höchst besteuerten Kategorie der Staatsangehörigen gehört;
d. das auf einer höheren Culturstufe stehende Hinterland mit dem entsprechend grösserer Consumtionsfähigkeit, so dass Königsberg von jeher auch einen namhaften Import gehabt hat, sowie immer haben wird, während in Riga fast die Hälfte der Schiffe mit Ballast einkommt;
e. die grössere Nähe Königsbergs von den die russischen Rohstoffe verarbeitenden Fabriken, wie namentlich den Spinnereien, die ihre Ankäufe jetzt meist direct in Königsberg nach den dort vorgelegten Flachssortimenten zu machen pflegen.

Allen diesen Vorzügen Königsbergs steht Riga machtlos gegenüber, aber Riga besitzt in seinem intelligenten Handelsstande, in seinen dem Handel dienenden Creditinstituten, in seinen wohlorganisirten Handels- und Hafen-Einrichtungen immerhin die wesentlichen Bedingungen für einen schwungvollen Handelsbetrieb, an dessen gedeihlicher Entwickelung, auch trotz der Königsberger Concurrenz, nicht gezweifelt werden kann, sobald es gelingen wird, alle dem Aufschwunge des Rigaschen Handels entgegenstehenden, oben erwähnten Hindernisse zu beseitigen."

Soweit das Memoire, das hier Aufnahme gefunden hat, weil es gewiss von grossem Interesse ist, von competenter Seite zu erfahren, worin die Schwierigkeiten in der Concurrenz gefunden werden, denen gegenüber Riga machtlos dasteht. Es mag nun selbst zugegeben werden, dass Königsberg alle die in voraufgeführten 5 Punkten hergezählten Vortheile augenblicklich besitzt, so kann doch nicht unbedingt zugestanden werden, dass Riga diesen Vortheilen gegenüber machtlos dastehe. Es scheinen vielmehr noch nicht alle Mittel erschöpft zu sein, mit denen concurrirende Handelsplätze einander bekämpfen können, und deswegen scheint es unrichtig, Rigas Concurrenzunfähigkeit schon als vollständig constatirt zu betrachten.

Wenn aber Königsberg in der That jene Vorzüge eigen sind, zum Nachtheil Rigas, so mögte es doch nur Aufgabe sein, diese Ungleichheiten in der Stellung der beiden Concurrenzhäfen auszugleichen, mindestens aber den Versuch zu machen, durch anderenorts bereits erprobte Einrichtungen diese Ungleichheiten auf ein mögliches Minimum herabzudrücken.

Das Geld würde voraussichtlich billiger werden, wenn es ohne jedwede Rücksicht auf die dasselbe suchende Person zu erlangen wäre. Heute werden, wie uns mehrfach von zuverlässiger Seite versichert wird, nicht nur die Objecte auf den ihnen innewohnenden Werth abgeschätzt und danach allein die Summe fixirt, welche als Darlehn auf dieselben bewilligt werden kann, sondern es wird der Credit, den die Person des Darlehn-Nehmers etwa ver-

dient, abgeschätzt und erst nachdem beides geprüft, wird die Höhe des zu bewilligenden Darlehns bestimmt und gleichzeitig danach auch die Höhe der zu vergütenden Renten bemessen. Das ein solches Verfahren namentlich den kleinen Mann, der mit kleinem Capital handelt und danach auch nur einen beschränkteren Credit geniesst, schwer treffen muss, liegt auf der Hand. Kann aber an Stelle eines solchen Credits, welcher gemischt ist aus einem Personal- und Realcredit, ein neuer Realcredit gesetzt werden, dann fallen die drückenden Einschränkungen, welche heute die Person des Darlehn-Nehmers verursachen, fort, und es wäre dem kleinen Händler möglich, eben so billig und ebenso leicht auf seine Objecte Geld zu erhalten, wie dem grossen Exporteuren. Es kann überhaupt nicht genugsam darauf hingewiesen werden, dass zu einem grossen Handel auch viele kleine Händler gehören, die gleichsam die Tropfen liefern, um den grossen Strom wasserreich zu machen. Mache man es diesen Händlern billig und leicht, ihr kleines Betriebscapital häufig umsetzen zu können, so muss die Handelsbewegung eine lebhaftere werden.

Um aber solches zu ermöglichen, ohne durch die Verpfändung der Objecte die Circulationsfähigkeit derselben zu behindern, ist es nothwendig, dass ein drittes, zur Sache selbst in keiner Weise interessirtes Glied eingeschaltet werde, ein öffentliches Lagerhaus.

Das öffentliche Lagerhaus würde den darleihenden Banken Sicherheit bieten für die deponirten Quantitäten und für die Qualität, welche zu conserviren Aufgabe desselben ist, so dass dieselben auf die Person des Darlehnnehmers weiter keine Rücksichten zu nehmen hätten.

Es ist ausserdem eine Erfahrung, die nicht erst näher bewiesen zu werden braucht, dass der Massenbetrieb immer ungleich billiger ist, als der kleine Betrieb. Wenn es nun möglich wäre, die Manipulationen beim Export der wichtigsten Artikel, namentlich bei Getreide, Flachs etc. an einer Stelle zu vereinigen, und hierdurch an derselben gewissermassen einen Massenbetrieb zu etabliren, so würde hieraus für den einzelnen Betheiligten unzweifelhaft eine Verbilligerung der Kosten entstehen. Wir haben hier wiederum das öffentliche Lagerhaus im Auge, in welchem wir den Export, nicht nur von Getreide, sondern auch der übrigen Exportartikel vereinigen möchten, weil dadurch die Unkosten geringer werden müssen. Nun meinen wir, falls es in Riga nicht möglich sein sollte, die einzelne Arbeitskraft so billig zu stellen, wie sie behaupteter Massen in Königsberg erhältlich ist, so wäre es richtig, einen Centralpunkt zu schaffen, an welchem durch einen Massenbetrieb die Leistungen billiger gestellt werden können. Es würde wenigstens der Nutzeffect derselbe sein und die Folge hiervon die, dass es Königsberg abermals um einen bestimmten Procentsatz schwerer gemacht worden wäre, gegen Riga zu concurriren.

Am wenigsten Berechtigung scheint uns der Punkt d betreffend den Import zu haben. Königsberg hat allerdings einen recht bedeutenden Import, derselbe ist aber keineswegs bedingt durch das „auf einer höheren Culturstufe stehende Hinterland“, sondern der im Verhältniss zu Riga grössere Import hat seine Erklärung in dem Umstande, dass Königsberg es verstanden hat, Moskau, den Stapelplatz Russlands, für alle Manufacturwaaren, Apothekerwaaren, Thee und alle sonstigen Colonialwaaren etc. etc. über seinen Hafen mit diesen Artikeln zu versorgen, ungeachtet dessen, dass der Weg, den die Güter von Königsberg nach Moskau zurückzulegen haben, ein wesentlich viel weiterer ist, als von Riga nach Moskau. Wie sehr empfindlich der Königsberger Import gegenüber dem Bedürfniss in Russland ist, zeigt uns auch die auf Seite 11 gebrachte Tabelle über den Schiffsverkehr in Königsberg. Da finden wir, dass während im Jahre 1876 nur 15,8 % aller eingegangenen Lasten, Ballast waren, im Jahre 1877 *) es 37,2 % waren. Dieses Sinken hängt offenbar damit zusammen, dass die russischen Importeure ihren Bedarf im Jahre 1877 auf das äusserste Minimum beschränkten, um dem eben eingeführten Goldzoll zu entgehen, in der Hoffnung, dass derselbe wieder beseitigt werden würde. Unter demselben Einflusse stand auch der Import über Riga.

Liegt die Sache so, das heisst, ist ein Theil des Imports Königsbergs Gut, das für Russland via Wirballen bestimmt ist, so meinen wir, sollte Rigas Kaufmannschaft die Hindernisse beseitigen, die der Entwickelung des Imports über Riga entgegenstehen und alle Mittel aufbieten, um Königsberg das zu entreissen, was zunächst einem russischen Hafen, resp. Riga zusteht.

Wir finden in dem Rechenschaftsbericht der St. Petersburg-Warschauer Bahn pro 1876 zum Beispiel folgende Zahlen, es sind über Wirballen importirt:

| | | |
|---|---|---|
| Eisen in Stangen und Platten . | 358,145 | Pud. |
| Petroleum und andere Mineralöle | 215,641 | „ |
| Heeringe . . . . . . . . . . | 347,889 | „ |
| Salz . . . . . . . . . . . | 299,038 | „ |
| Thee . . . . . . . . . . . | 224,946 | „ |

Das sind keine unbedeutenden Qnantitäten, zudem haben hier ja nur beispielsweise einzelne wenige Artikel Aufnahme gefunden, die grössere Mengen zum Transport geliefert haben. Wir meinen, es müsste Riga gelingen, den Import-Strom, der gegenwärtig über Königsberg und Wirballen nach Russland sich ergiesst, über Riga zu lenken, wenn es ermöglicht werden kann, in Riga einen Stapelplatz zu bilden, was, nach den Erfahrungen des westlichen Europas, durch Errichtung eines Freilagers (Entrepôt) erreicht werden kann.

*) Pro 1878 sind es privater Information nach 24,3 %.

Endlich sei nur noch kurz darauf hingewiesen, dass, wenn als Grund dafür, dass der Flachsexport in Königsberg sehr wesentlich zugenommen hat, während er in Riga von Jahr zu Jahr zurückgeht, angeführt wird, dass die Consumenten nach Königsberg kommen, um sich dort aus den vorliegenden Flachssortimenten gerade das herauszusuchen, dessen sie bedürfen, so soll das nicht bestritten werden, wir meinen aber, dass mit dieser Ausführung noch keineswegs erklärt worden ist, warum Königsberg sich einen Markt für diesen Artikel etabliren konnte, der nach Lage der Productionsgebiete, durch die Transportkostenverhältnisse und durch eine alte Gewohnheit, wir möchten sagen nach Riga gedrängt wurde. Wenn Riga seinen Flachs-Markt an Königsberg hat abtreten müssen und diese Thatsache heute rückgängig zu machen schwer möglich sein dürfte, so würde mit Rücksicht auf die Bedeutung, welche der Flachshandel für Riga einst hatte und zum Theil noch heute besitzt, die Frage doch wohl erwägenswerth sein, wie sich der weiteren Abnahme dieses Handels vorbeugen lässt. Hat die Anlage öffentlicher Lagerhäuser auf die Belebung, Ausdehnung und Erhaltung des Handels überhaupt eine wohlthuende Wirkung, nun, so lässt sich hoffen, dass dieselben diese auch in Bezug auf den Flachshandel bewähren wird und es mit Hilfe derselben mindestens gelingen wird, einem weiteren Rückgang des Flachshandels vorzubeugen.

Wir meinen daher, dass Riga durch Errichtung eines öffentlichen Lagerhauses für den Export und durch die Errichtung eines Freilagers (Entrepôt) für den Import zu einem Sammelpunkt und Marktplatz für Ex- und Importgüter gemacht werden muss. Hat Riga aber dieses Ziel erreicht, dann wird es den Concurrenzbestrebungen der Nachbarhäfen mit mehr Ruhe als heute entgegensehen können.

Wie dieses Ziel durch ein öffentliches Lagerhaus und ein Freilager (Entrepôt) erreicht wird, darüber wollen wir in dem zweiten Theile unserer Arbeit handeln.

Aber nicht nur die Concurrenz Königsbergs hat Riga zu bekämpfen. Neuerdings beginnt Libau in den Kampf mit einzutreten, wenn auch augenblicklich nicht mit sehr wesentlichen Erfolgen, so doch unterstützt von einer grossen Eisenbahnlinie, deren Endpunkt Libau ist und die weit hinein in die fruchtbaren Gouvernements des Innern Russlands reicht, — der Libau-Romny Bahn. Dass diese Bahn ein lebhaftes Interesse an dem Aufschwunge des Handelsverkehrs in Libau hat, liegt auf der Hand, denn erst, wenn Libau selbstständig und fortlaufend während des ganzen Jahres theilnehmen kann an der Handelsbewegung, und nicht nur, wie bis vor Kurzem vornehmlich als Zufluchtshafen aufgesucht wird, wenn Riga durch Eis gesperrt ist, erst dann wird Libau der Romny-Bahn den Nutzen bringen, den sich diese Gesellschaft bei Ankauf der Libauer Bahn von diesem Hafen zu versprechen hoffen durfte, nämlich eine gleichmässige und rege Benutzung ihrer ganzen 1077 Werst langen Linie, durch die in dem Productionsgebiete der Bahn erzeugten Trans-

portartikel. Um dieses zu erreichen und um den Verkehr, der bisher seinen Weg zum Theil über Dünaburg nach Riga, zum grösseren Theil aber über Wilna und Wirballen nach Königsberg nahm, ausschliesslich nach Libau zu lenken, stellte die Libau-Romnyer Bahn ihre Tarife*) so, dass sie anzunehmen sich berechtigt hielt, die Differenz zu Gunsten Libaus sei so bedeutend, dass ein Ablenken der Transporte nach Königsberg oder Riga ausgeschlossen sei.

Allein trotzdem die Libau-Romnyer Bahn in dieser Richtung ihr Möglichstes aufbot, ist es ihr dennoch nicht gelungen, das erwünschte Ziel ganz zu erreichen. Es sind, soweit sich den Rechenschaftsberichten jener Bahn entnehmen lässt, verhältnissmässig bedeutende Quantitäten sowohl bei Wileika nach Wirballen**) und über Dünaburg nach Riga, als auch bei Moscheiki nach Riga abgelenkt worden.

---

*) Es berechnete sich nämlich, nach Angabe des Berichtes des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Königsberg (pro 1877, Seite 21), die Fracht nach Königsberg und Libau zur Zeit, als der Cours von 200,75 Mark zur Basis genommen werden musste, für Getreide auf der Strecke:

1) Romny-Königsberg (= 1120 Km.) = 1050 Werst; die Fracht für 200 Ctr. (= 610 Pud) = 425 Mark = 211 Rbl. 70 Kop.

2) Romny-Libau = 1077 Werst.
Die Fracht pro 200 Ctr. (= 610 Pud) = 131 Rbl. 40 Kop.

Dagegen nach Riga, nach den uns vorliegenden Tarifen:

3) Romny-Riga, via Dünaburg, = 1075 Werst; die Fracht für 200 Ctr. (= 610 Pud) = 205 Rbl. 22 Kop.

4) Romny-Riga, via Moscheiki, = 1120 Werst; die Fracht pro 200 Ctr. (= 610 Pud) = 152 Rbl. 68 Kop.

Es ergiebt sich hiernach, wenn man die Strecken Romny-Libau mit einer Gesammtfracht von 131 Rbl. 40 Kop. zur Grundlage nimmt und nach den Längen der concurrirenden Routen die Fracht für eine Wagenladung Getreide berechnet, Folgendes:

Wenn eine Wagenladung Getreide auf der Strecke:
Romny-Libau = 1077 Werst 131 Rbl. 40 Kop. kostet, so müsste bei gleichen Frachtsätzen verhältnissmässig der Transport einer Wagenladung Getreide auf der Strecke:

1) Romny-Riga via Moscheiki = 1120 Werst 136 Rbl. 64 Kop. kosten,
während er effectiv kostet . . . . . . 152 „ 68 „

2) Romny-Riga via Dünaburg = 1075 Werst 131 „ 15 „ „
während er effectiv kostet . . . . . . . 204 „ 22 „

3) Romny-Königsberg = 1050 Werst . . . 128 „ 10 „ „
während er effectiv kostet . . . . . . . 211 „ 70 „

Somit stellt sich zu Gunsten von Libau die Fracht ab Romny nach Riga
via Moscheiki . . für eine Wagenladung um 16 Rbl. 4 Kop. theurer,
„ Dünaburg . . „ „ „ „ 73 „ 7 „ „
nach Königsberg . „ „ „ „ 83 „ 60 „ „

Vom 1. März 1879 tritt auf der Libau-Romnyer Bahn ein neuer Tarif in Kraft, danach wird von diesem Zeitpunkte ab der Frachtsatz für eine Wagenladung von Romny nach Riga, via Moscheiki, 176 Rbl. 36 Kop. (statt bisher 152 Rbl. 68 Kop.), also 24 Rbl. 28 Kop. mehr als bisher kosten, nachdem sich offenbar die bisherige Differenz zu Gunsten Libaus nicht wirksam genug gezeigt hat.

**) Es gingen von der Romnyer Bahn:
1877 nach Königsberg . . 18 Mill. Pud; nach Libau . . $3^{1}/_{2}$ Mill. Pud.
1878 „ „ . . 11 „ „ „ „ . . 19 „ „

Auch hier haben wir wieder dieselben Erfahrungen, nämlich der Eisenbahn-Tarif allein vermag nicht den Ausschlag zu geben dafür, wohin die Güter ihren Weg nehmen. Hiefür sind von wesentlich massgebender Bedeutung die localen Verhältnisse des Hafenortes, von dem die Waare weiter geschafft werden soll.

In Libau sind bisher diese localen Verhältnisse einem kleinen Verkehr angepasst gewesen und innerhalb dieser durch die Oertlichkeit gebotenen Grenzen, hat sich denn auch derselbe bewegt. Ueber den Schiffsverkehr finden wir zum Beispiel folgende Zahlen: es waren in Libau*)

| in den Jahren: | Schiffe eingegangen: | enthaltend Lasten: | mithin kam auf 1 Schiff Lasten: |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 . . . . . . . . . | 1,003 | 70,958 | 70,74 |
| 1871—1875 . . . . . . . . . | 2,307 | 188,430 | 81,24 |
| 1876 . . . . . . . . . . . . . . | 586 | 59,540 | 101,60 |
| 1877 . . . . . . . . . . . . . . | 901 | 87,186 | 96,76 |
| 1878 (bis zum 22. September) | 1,000 | 98,502 | 98,50 |

Aus diesen Zahlen lernen wir allerdings die Thatsache kennen, dass die Anzahl der in Libau eingegangenen Schiffe sehr bedeutend im Wachsen begriffen ist, dagegen hält sich die durchschnittliche Grösse derselben auf ziemlich gleicher Höhe, wenigstens wächst dieselbe nur langsam. Dieser Umstand findet seine Erklärung in den localen Verhältnissen, die es grossen Schiffen nicht gestatten, nach Libau beladen einzulaufen, denn die Barre vor dem Ausfluss des den Hafen bildenden Canals hat in der Regel nicht mehr als 14 Fuss Wasserstand. (Derselbe sinkt aber auch auf 13′ 3″). Wenn hiedurch Schiffe von grösserem Tiefgang vom directen Einlaufen in den Libauer Hafen ziemlich ganz ausgeschlossen sind, so wird die räumliche Ausdehnung des dem Schiffsverkehr dienenden Canales und der vorhandenen Uferplätze bald dem Wachsen desselben seine Grenzen setzen. Der ganze Schiffsverkehr Libaus ist gegenwärtig in einen Canal hineingezwängt, der nur 350 Fuss breit, und von seinem Ausfluss aus dem östlich von Libau belegenen See fast 3 Werst lang ist. Der dem Meere zunächst belegene Theil des Canals wird auf circa 1 Werst hin von den Molen begrenzt (Skizze a—b). Dieser Theil kommt daher für den Schiffsverkehr nicht weiter in Betracht. Der dann noch übrig bleibende Theil des Canals (vom Punkte a bis zum See) ist durch die zur Verbindung von Stadt und Vorstadt vorhandenen Brücken

*) In derselben Zeit hat Riga folgende Zahlen aufzuweisen: es waren Schiffe eingegangen:

| in den Jahren: | Anzahl: | enthaltend Lasten: | mithin kam auf 1 Schiff Lasten: |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 . . . . | 11,289 | 1,076,373 | 95,3 |
| 1871—1875 . . . . | 13,713 | 1,876,909 | 136,86 |
| 1876. . . . . . . . | 2,755 | 459,494 | 166,77 |
| 1877. . . . . . . . | 3,615 | 636,308 | 176,81 |





DIE OST - SEE
Neue Hafen-Anlage
Zollhof
DER HAFEN
DIE STADT LIBAU
Begräbniss
Begräbniss
Begräbniss
Bis zum Güter-Bahnhof=10200 Fuss
Personen Bahnhof
Chaussée nach Grobin
Bis zum Güter-Bahnhof=1100 Fuss.
Neue Güterschuppen
Der kleine See
N
S
Massstab.
Sagen 100 50 0 100 Sagene
Fuss 100 500 Fuss
LITHOGR. v. ERNST PLATES RIGA

(Skizze c, d, e) in mehrere Theile zerlegt, von denen für die Schifffahrt, und namentlich für grössere Schiffe, wesentlich der Theil vom Punkte a bis zur Brücke c in Betracht kommen kann, derselbe ist 690 Faden lang; der 2. Theil zwischen den Brücken c und d ist 100 Faden lang; der 3. Theil wird nur von kleinen Fahrzeugen benutzt, was wohl mit der Unbequemlichkeit, durch 2 Brücken laufen zu müssen, zusammenhängen mag. Das ist Alles, was Libau heute der Schifffahrt an verfügbarem Wasser bieten kann. Die Erkenntniss, dass ein Hafen mit so geringer Wasserfläche unmöglich eine grosse Handelsflotte aufnehmen kann, ist wohl die Veranlassung gewesen, dass auf Ansuchen der Libau-Romnyer Eisenbahn-Gesellschaft die Staatsregierung mit bedeutenden Mitteln helfend eingetreten ist, um Libau künstlich das zu schaffen, was die Natur versagt hat. Zu dem Zweck ist die Anlage eines grossen Bassins (Skizze f) mit einem Flächenraum von 34,200 □Faden projectirt, zu dessen Ausführung auch bereits geschritten ist. Die Stadt Libau hat zu dem Zwecke ein Stück Land von 16,000 □Faden kostenfrei, den Rest dagegen zum Preise von 1 Rbl. pro □Faden unter der weiteren Bedingung hergegeben, dass die Ufer nach Fertigstellung des Bassins der Stadt zur Anlage von Speichern zur Verfügung gestellt werden.

Im Interesse Libaus wollen wir hoffen, dass die vielen Millionen Rubel, auf die das Project veranschlagt worden, nicht nutzlos verausgabt werden, denn es bleibt immerhin noch fraglich, ob dem Bassin die nöthige Tiefe gegeben und erhalten werden kann und selbst wenn das erreicht wird, so bleibt die Barre noch immer unüberwunden.

Doch zurück zu den bestehenden Anlagen.

Ist die vorhandene Wasserfläche für einen regen Schiffsverkehr schon sehr beengt, so ist es fast unbegreiflich, wie sich auf dem vorhandenen Uferraum, der gegenwärtig schon bedeutende Verkehr abwickeln kann. Zu beiden Seiten des Canals ist das Ufer bis zur ersten Häuserreihe durchschnittlich nicht über 40′, höchstens 60′ breit und verengt sich an einzelnen Stellen bis unter 40′. Auf der linken Seite des Canals hat das Schienen-Geleis hinter der ersten Speicherreihe in eine Strasse gelegt werden müssen, die wiederum so eng ist, dass, falls ein Waggon auf dem Geleise steht, zwei Fuhrwerke nur mühsam, an vielen Stellen gar nicht, an einander vorüberfahren können. An der rechten Seite des Canals liegt allerdings ein Geleis am Ufer, die nächste Häuserreihe ist aber an mehreren Stellen dem Geleise so nahe gelegen, dass Fuhrwerkverkehr ganz unmöglich wird, während der Raum zwischen dem Geleise und dem Canale vielfach auch nur mit Gefahr für das Fuhrwerk benutzt werden kann. Hiergegen liesse sich der sehr begründete Einwand erheben, dass diese Uebelstände durch Forträumen der hinderlichen Gebäude etc. beseitigt werden können. Gewiss ist das möglich! Und es ist nicht nur nicht möglich, sondern es ist das auch die erste unerlässliche Bedingung für eine weitere Entwickelung des Handelsverkehrs in Libau. Aber wie viele Millionen

wären auch hiezu wiederum erforderlich? Und selbst wenn der Staat oder die Stadt auch diese enormen Ausgaben nicht scheuten, dann wird erst der Raum geschaffen worden sein, um die erforderlichen Handelsanlagen herstellen zu können. Es wird dann erst eine entsprechende Wasserfläche und der nothwendige Uferraum für einen grösseren Handelsverkehr vorhanden sein, und es beginnt dann die Periode in der Entwickelung, in der das Bestreben bemerkbar wird, Handelsanlagen zu schaffen, wie solche in grossen Handelsplätzen überall angetroffen werden.

Endlich noch ein Blick auf unseren Situationsplan. Da sehen wir, wie ganz besonders unpractisch und systemlos man bei den Neuanlagen, namentlich der Eisenbahn-Anlage vorgegangen ist. Der Güterbahnhof und der Rangirbahnhof, beide noch im Bau begriffen, werden bei h angelegt, auf einem Terrain, dass man dem sogenannten kleinen See durch Anschüttung abgewinnt. Das Zollgebäude, bei dem sich doch offenbar der Import concentriren wird, ist bei g erbaut, so dass der ganze Import den weiten Weg durch die engen Strassen zum Güterbahnhof h zurücklegen muss, wodurch sowohl Zeit verloren gehen wird, als auch Kosten entstehen werden.

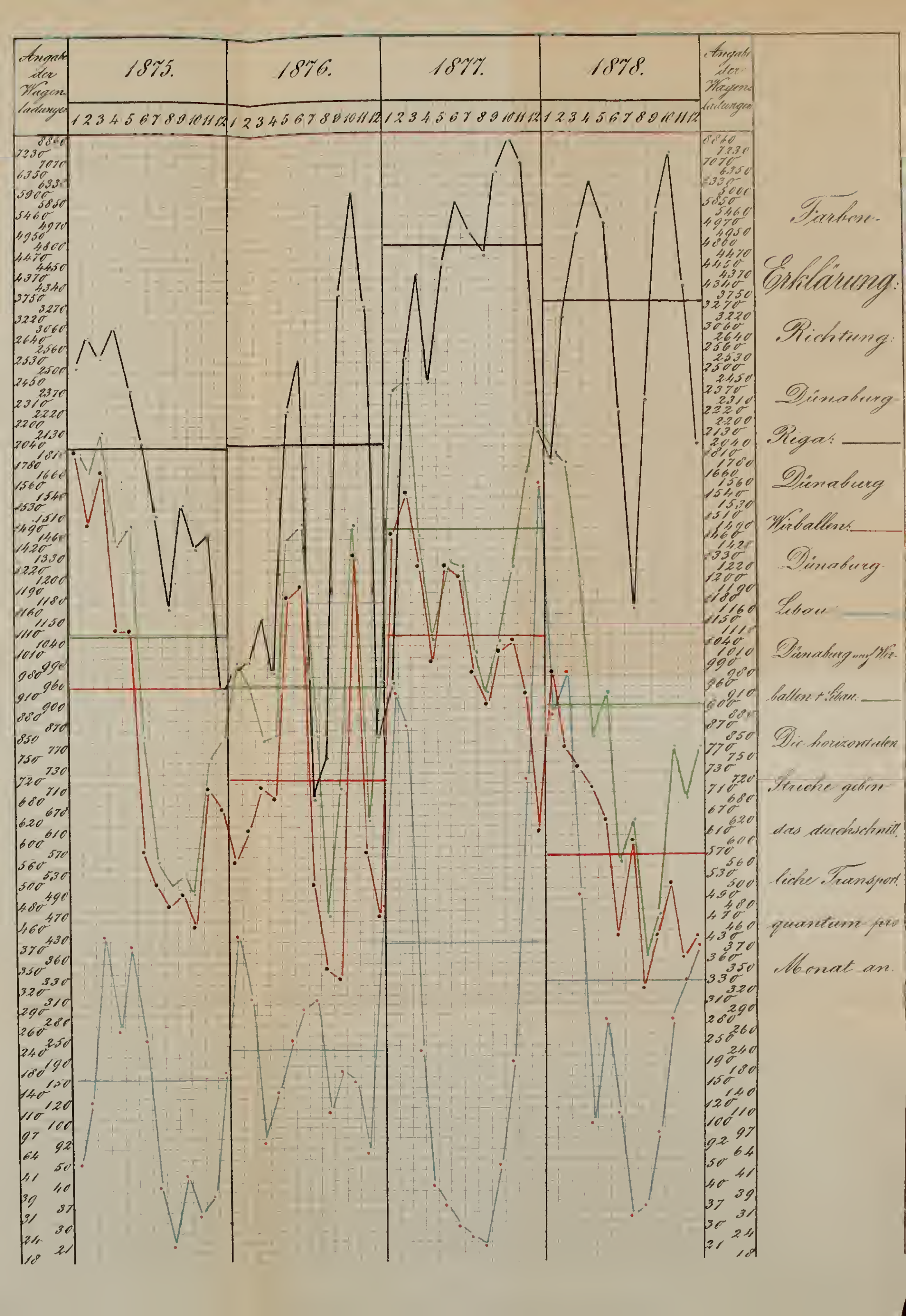
Dem Export geht es jedoch keineswegs besser. Da der Güter- und Rangirbahnhof bei h liegt, der zukünftige Hafen, mit seinen ausgedehnten, projectirten, für den Export bestimmten Speicheranlagen dagegen bei f, so müssen alle Güter, nachdem sie bei h eingelaufen sind, den 4,94 Werst weiten Weg über i, nach f über den alten Güterbahnhof und die Passagierstation zurücklegen, was mit Kosten und jedenfalls mit Zeitverlust verknüpft ist. Uns scheint diese Situation recht unglücklich.

Einen wesentlichen Vorzug hat aber Libau jedenfalls gegenüber Riga, und das ist der, dass Libau in der Regel nicht durch Eis geschlossen wird. Es soll überhaupt keineswegs von uns Libaus mögliche Zukunft gering geachtet werden. Wir haben vielmehr die Absicht, durch Darstellung der augenblicklichen Lage und durch Andeutung der projectirten und bevorstehenden Erweiterungen einen Blick in die Zukunft Libaus thun zu können, um darin einen neuen Grund zu regerer Arbeit an der Erweiterung und Vervollkommnung Rigas zu finden, damit Riga, falls Libau wirklich einmal ernstlich Concurrenz zu machen in der Lage ist (heute ist eine solche Concurrenz noch nicht vorhanden), auch wohl gerüstet mit einiger Ruhe dem Kampfe entgegengehen kann.

Wir sagten eben: heute ist die Concurrenz noch nicht vorhanden, und glauben hiezu aus dem Grunde berechtigt zu sein, weil Libau auf dem directen Productionsgebiete Rigas bisher fast gar keinen Einfluss ausgeübt hat.

Für die Concurrenz, die Libau auf der Linie Dünaburg-Zarizyn Riga macht, haben wir leider nicht die Pudzahl erhalten können und haben uns daher damit begnügen müssen, in der nachfolgenden Tabelle anzugeben, welche Richtungen die beladen in Dünaburg (von Witebsk her) eingegangenen





Angabe der Wagenladungen
1875.
1876.
1877.
1878.
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
Angabe der Wagenladungen
Farben-Erklärung:
Richtung:
Dünaburg Riga:
Dünaburg Wirballen:
Dünaburg-Libau
Dünaburg und Wirballen + Libau:
Die horizontalen Striche geben das durchschnittliche Transport quantum pro Monat an.

Wagen eingeschlagen haben. Da finden wir, dass in Dünaburg zum Weitertransport übergeben worden für die Richtung nach:

| Monat. | 1875. | | | 1876. | | | 1877. | | | 1878. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Riga. | Wirballen. | Libau. | Riga. | Wirballen. | Libau. | Riga. | Wirballen. | Libau. | Riga. | Wirballen. | Libau. |
| Januar ... | 2,503 | 1,817 | 50 | 985 | 564 | 431 | 963 | 1,469 | 917 | 1,789 | 981 | 886 |
| Februar .. | 2,647 | 1,495 | 120 | 996 | 619 | 312 | 2,562 | 1,547 | 872 | 3,229 | 777 | 986 |
| März ..... | 2,538 | 1,666 | 435 | 1,159 | 712 | 92 | 4,370 | 1,220 | 241 | 4,907 | 738 | 493 |
| April .... | 3,062 | 1,119 | 263 | 989 | 685 | 145 | 2,459 | 998 | 40 | 6,339 | 712 | 106 |
| Mai ...... | 2,375 | 1,116 | 378 | 2,224 | 1,181 | 254 | 4,459 | 1,220 | 37 | 4,975 | 626 | 288 |
| Juni ..... | 2,045 | 577 | 253 | 2,534 | 1,198 | 297 | 5,853 | 1,206 | 30 | 2,201 | 438 | 118 |
| Juli ...... | 1,513 | 502 | 40 | 689 | 501 | 318 | 4,954 | 981 | 24 | 1,164 | 606 | 31 |
| August ... | 1,161 | 484 | 18 | 754 | 355 | 117 | 4,477 | 900 | 21 | 2,316 | 327 | 37 |
| September | 1,531 | 493 | 41 | 3,759 | 532 | 185 | 6,350 | 1,014 | 50 | 5,461 | 373 | 97 |
| October .. | 1,428 | 462 | 31 | 5,907 | 1,336 | 154 | 8,862 | 1,042 | 197 | 7,239 | 506 | 281 |
| November | 1,465 | 717 | 39 | 3,271 | 574 | 64 | 7,070 | 910 | 726 | 4,346 | 361 | 334 |
| December. | 912 | 676 | 180 | 858 | 478 | 481 | 2,139 | 614 | 1,568 | 2,001 | 437 | 372 |
| Summa | 23,180 | 11,124 | 1,848 | 24,125 | 8,735 | 2,848 | 54,518 | 13,121 | 4,722 | 45,967 | 6,882 | 4,029 |
| Durchschnittlich pro Monat | 1,932 | 927 | 154 | 2,014 | 728 | 237 | 4,543 | 1,093 | 394 | 3,831 | 573 | 335 |
| In % ausgedrückt . | 64,1 % | 30,8 % | 5,1 % | 67,5 % | 24,4 % | 7,9 % | 75,3 % | 18,1 % | 6,6 % | 80,81 % | 12,09 % | 7,08 % |

(Die graphische, hiebei liegende Tafel zeigt die vorstehenden Zahlen in leichter übersichtlicher Form.)

Aus dieser Tabelle erkennt man sehr deutlich, welche Rolle Libau in Bezug auf die Richtung, welche die Güter von Dünaburg aus einschlagen, spielt. Libau ist fast ausschliesslich in den Monaten aufgesucht worden, in denen Riga und seine Vorhäfen Mühlgraben und Bolderaa durch Eis geschlossen gewesen sind.

Anders verhält es sich allerdings mit denjenigen Güterquantitäten, die über die Riga-Dünaburger Bahn dem Rigaer Hafen aus dem Gebiete der Landworowo-Romny-(Libauer) Bahn zugeführt wurden. Hier ist allerdings eine sehr wesentliche Abnahme der Zufuhr auf dem früheren Wege vorhanden. In dieser Beziehung finden wir in den Rechenschaftsberichten der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft folgende Zahlen: es wurden von der Landworowo-Romny-(Libauer) Bahn nach Riga, via Dünaburg, transportirt:

| | 1874. | 1875. | 1876. | 1877. | 1878. |
|---|---|---|---|---|---|
| Pud . . | 232,363 | 517,846 | 770,616 | 364,167 | 26,555 |

Die Abnahme ist also bedeutend. Berücksichtigt man aber die von der Libau-Romnyer Eisenbahngesellschaft geschaffenen Tarifverhältnisse (conf. Seite 17), so ist es selbst erstaunlich, dass es noch 26,555 Pud vortheilhaft gefunden haben, den theueren Weg über Dünaburg aufzusuchen.

Zu weit und über die Grenzen der vorliegenden Arbeit hinaus gehend, wäre es, sollten hier auch die übrigen Hafenplätze, die gleich Riga den Getreide-Handel Russlands mit dem consumirenden Auslande vermitteln, besprochen werden. In Vorstehendem sollte mehr darauf hingewiesen werden, was Riga dadurch eingebüsst hat, resp. Gefahr läuft, dadurch einzubüssen, dass Königsberg und Libau sich in das alte Handelsgebiet Rigas zum Theil schon hineingedrängt haben, zum Theil es nicht an Anstrengungen fehlen lassen, Fuss in demselben zu fassen. Es kommt daher in erster Reihe darauf an, das Verlorene wieder zu gewinnen und das Bedrohte sicher zu stellen, ist das geschehen, dann muss ganz von selbst ein Erobern neuer, bisher nicht Riga ausschliesslich zukommender Productionsgebiete die Folge sein, weil die Mittel, die sich zur Wiedererlangung des Verlorenen bewährt haben, auch Anziehungskraft auf jene ferneren Gebiete werden üben müssen.

Die Mittel, um das zu erreichen, sind einfach, schon vielfach in anderen Ländern (wie namentlich England, Frankreich, Belgien, Oesterreich, Deutschland und Amerika) als wirksam erprobt und von der Handelswelt als unentbehrlicher Behelf anerkannt und geschätzt, es sind dies die öffentlichen Lagerhäuser.

Durch die öffentlichen Lagerhäuser und Freilager (Entrepôts) wird, wie wir im Verlauf der Arbeit bereits an verschiedenen Stellen zu betonen Gelegenheit gehabt haben, der Handelsplatz der Kaufmannschaft bequem gemacht, und werden Güter herangezogen, wodurch sich allmälich ein Markt bildet. Ausserdem werden durch die gebotenen Bequemlichkeiten und Erleichterungen etwaige Transportkosten-Differenzen ausgeglichen, denn es ist vollkommen richtig und auch durch die Erfahrung, welche Rigas Handel noch täglich macht, bestätigt, wie wir aus den vorstehenden Blättern ersehen haben, wenn Dr. Emil Ebermann*) sagt: „die Möglichkeit eines leichten Transports genügt nämlich in der Gegenwart nicht, um dem Handel eine bestimmte Richtung zu geben. Zu einer Zeit, wo die Wasserstrassen als Beförderungsmittel ohne Concurrenz dastanden, gab es Orte, welche blos durch ihre glückliche Lage ein natürliches Handelsmonopol besassen. Die Leichtigkeit und Billigkeit des Transports gab den Ausschlag. Concurrirende Wasserstrassen aber sind nicht leicht, wenn nicht unmöglich herzustellen. Mit dem Bau der Eisenbahnen ist in dieser Beziehung eine tiefgreifende Aenderung eingetreten. Das Monopol der Lage hat seine alte Alleinherrschaft verloren,

*) Lagerhäuser und Warrants in wirthschaftlicher und rechtlicher Beziehung. Wien 1876, Seite 51.

concurrirende Eisenbahnverbindungen können leicht hergestellt werden. Andere Momente sind daher für die Richtung des Handelszuges entscheidend. Zu diesen gehören namentlich die Möglichkeit einer bequemen Unterbringung der Waaren und die Chancen eines raschen und vortheilhaften Verkaufes..."

Um einem Handelsplatze diese Wohlthaten zu verschaffen, um demselben neue Handelsgebiete zu erschliessen, und was nicht minder wichtig ist, um demselben seine alten Handelsverbindungen und Handelsgebiete zu erhalten, sind die öffentlichen Lagerhäuser und die Freilager, nach den Erfahrungen des Auslandes, das einzige wirksame Mittel.

Beide Institute haben eine und dieselbe Bestimmung und unterscheiden sich nur darin, dass das öffentliche Lagerhaus speciell zur Aufnahme zollfreier Waaren, das Freilager dagegen ausschliesslich für zollpflichtige Waaren bestimmt ist. Beide Institute haben für Riga ihre volle Bedeutung, denn während das öffentliche Lagerhaus dazu bestimmt ist, grosse Gütermassen, die exportirt werden sollen, heranzuziehen und als Stapelplatz für dieselben zu dienen, wird von dem Freilager erwartet, dass es den gegenwärtig darnieder liegenden Import belebe, dass es die Erzeugnisse der Culturländer anlocke, dass es die Rohproducte der südlichen Zonen aufspeichere und frei von den Lasten des Zolles so lange beherberge und aufbewahre, bis dieselben den betreffenden Fabriken zur Verarbeitung zugeführt oder in den Handel gebracht werden. Beide Institute sind aber nur „Voraussetzung und Hilfsmittel des im Warrant zur formellen Erscheinung gelangenden grosshändlerischen Waarencirculations- und Waarenverpfändungs-Systems." Damit ist das Ziel näher angedeutet, welches die öffentlichen Lagerhäuser und die Freilager zu erreichen streben. Wie wird nun aber dieses Ziel erreicht? und welche Erfahrungen haben die Länder gemacht, in denen die vorbesprochenen Institute bereits wirken? *)

---

*) Die historisch-statistischen Notizen sind, soweit es nicht möglich war direct von den Lagerhaus-Instituten Auskünfte zu erhalten, den nachfolgend bezeichneten Werken entnommen worden. Mit freundlichem Entgegenkommen haben die deutschen und schweizerischen Lagerhausverwaltungen das erbetene Material zur Verfügung gestellt (München, Wien, Mannheim, Bonn), so dass die auf diese bezüglichen Angaben fast ausnahmslos directer Mittheilung ihren Ursprung verdanken.

Im Uebrigen sind benutzt worden:

1) Heine, Dr. A. Die Dock-Warrants oder Waarenlager-Scheine. Abgedruckt in der Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Tübingen 1867.
2) Sax, Dr. E. Ueber Lagerhäuser und Lagerscheine mit Rücksicht auf deren Einführung in Oesterreich. Wien 1869.
3) Schmidtmann, H. Die Reform des ungarischen Handels durch Errichtung von Entrepôts. Pressburg 1870.
4) Ebermann, Dr. E. Lagerhäuser und Warrants in wirthschaftlicher und rechtlicher Beziehung. Wien 1876.
5) Bayerdörffer, A. Das Lagerhaus und Warrantsystem. Abgedruckt in den Jahrbüchern für Nationalöconomie und Statistik. Jena 1878.

## B. Ausländische Lagerhaus-Warrantgesetzgebung und ausländische Lagerhaus-Etablissements.

Wenngleich Frankreich schon gegen Ende des 17. Jahrhunderts seine Aufmerksamkeit dem Entrepôt-System zuwandte, so bleibt doch immerhin England das Verdienst auch dieses, dem Handel so ausserordentlich grosse Dienste leistende Institut zunächst practisch ausgestaltet zu haben. Im Jahre 1709 wurde der erste Dock in Liverpool erbaut, in kleinstem Massstabe. Dieser Dock diente nur zoll- und steuerpflichtigen Waaren, während die aus dem Lande herstammenden Exporterzeugnisse unter freiem Himmel lagern mussten. Die rasch und leicht eintretende Entwerthung der allen Unbilden der Witterung ausgesetzten Waaren, führte denn sehr bald dazu, auch für diese Güter Speicher zu errichten und so entstanden Lagerhäuser. Aus kleinen Anfängen ist Liverpool, wesentlich durch seine Lagerhäuser und Freilager, zu seiner heutigen Grösse herangewachsen. Heute bedecken die Docks von Liverpool einen Flächenraum von 418 Hectaren, deren Herstellung einen Kostenaufwand Seitens der Stadt von nicht weniger als 318,824,518 Francs in Anspruch genommen haben. Die ausgezeichneten Erfolge, die Liverpool erreichte, gaben sehr bald dem auf dem Gebiete des Handels stets practischen Sinn der Engländer Veranlassung, mit der Errichtung von dergleichen Docks weiter vorzugehen.

1799 wurden die ersten Docks in London, die West-India-Docks erbaut, ihnen folgten in kurzen Zeiträumen die London-Docks (1805), die East-India-Docks, Commercial-Docks, Surrey-Docks, Catherine-Docks (1829) und die Victoria-Docks (1855). Ausserdem besitzt London noch an der Themse ausgedehnte Freilager. In Schottland etablirte Glasgow zunächst in den Jahren 1791—1839 ausgedehnte Lagerhaus-Anlagen, in denen sich der ganze, so bedeutende Roheisen-Handel concentrirt. Wie aber Liverpool, London und Glasgow Lagerhäuser und Freilager etablirten, ebenso haben es Hull und Leith und, wie die grossen Handelsplätze Englands und Schottlands heissen, allsammt gethan. In diesen Anlagen concentrirt England seinen gesammten Welthandel, alle Erdtheile sind gezwungen, England ihre Erzeugnisse zuzuführen und die Vermittelung Englands in Anspruch zu nehmen, um ihre Producte gewinnbringend zu verwerthen, weil nirgends sonst die Handelsaction so grosse Chancen bietet, wie an diesen Centren der Handelsbewegung.

---

6) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Jahrgang 1876, 1877 u. 1878.

7) Bericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Königsberg in Pr. über den Handel und die Schifffahrt von Königsberg pro 1876 und 1877.

8) Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins 1878. Jahrgang XXX, Heft VIII.

9) Sauzeau, Alex. Manuel des docks, des ventes publiques et des Warrants. Paris 1877.

10) Malezieux, M. Travaux publics des Etats-Unis d'Amerique en 1870. Paris 1875.

Englands Handelsbedeutung liegt in der Vermittelung und hierdurch ist es gross und mächtig geworden; ermöglichen konnte es dieselbe aber — abgesehen von der günstigen, maritimen Lage — nur durch seine ausgezeichneten Handelsanlagen, zu denen nicht in letzter Reihe seine Docks und die Institutionen gehören, zu welchen die Docks das Fundament, die Vorbedingung sind, nämlich das Warrantsystem und die Versteigerungen en gros. Auf beide Institute werden wir später eingehend zurückkommen.

Ueber den Umfang des Verhehrs in den Docks Englands sind nähere Auskünfte leider nicht erreichbar gewesen. In England scheint man sich mit dem materiellen Erfolge zu begnügen, ohne Veröffentlichung der Resultate, wenigstens findet man in keinem, diese Materie behandelnden und uns erreichbar gewesenen Werke irgend welche, auch nur andeutende Bemerkungen hierüber.

Während in England die Entstehung und Weiterentwickelung der Lagerhäuser und Freilager aus privater Initiative und Speculation hervorging, ganz entsprechend dem allgemeinen Zuge, danach überhaupt in England grosse Unternehmungen zumeist ohne staatliche, materielle Unterstützung sich herausbilden (man denke nur an das gewaltige Eisenbahnnetz etc. etc.), nahm sich in Frankreich die Regierung der Sache sehr lebhaft an. Schon im Jahre 1664 wurden in 11 grösseren Städten Lagerhäuser errichtet, um den Export und Transithandel zu beleben. Allein die Massregel bewährte sich zu jener Zeit noch nicht, bald mussten die Lagerhäuser wegen zu geringer Benutzung geschlossen werden. Erst 1848, als Frankreich unter dem Druck der damals herrschenden commerziellen Krisis litt, wandte die Regierung auf's Neue diesem Institute ihre Aufmerksamkeit zu. Das Bedürfniss, sowohl Export- wie auch Importgüter belehnt zu erhalten, war die Veranlassung, dass auf's Neue an die Errichtung von öffentlichen Lagerhäusern und Freilagern gegangen wurde. Das Decret vom 21. März 1848 gab hierzu die Grundlage, auf welcher bald eine grosse Anzahl magasins generaux et entrepôts (dieses fasst die öffentlichen Lagerhäuser und die Freilager zusammen) entstanden.

Aber Frankreich war nicht glücklich gewesen bei der Abfassung jenes Gesetzes. Das Gesetz umgab die einzelnen Manipulationen mit so vielen Formalitäten, dass der Handel, zurückgeschreckt durch die vielfachen Schwierigkeiten bei der Benutzung der magasins generaux, obgleich auf Initiative des Kaufmannsstandes die Regierung die Sache wieder in die Hand genommen hatte, darauf verzichtete, von den Wohlthaten des Institutes Gebrauch zu machen. Es entging der Regierung aber auch nicht lange, welche Fehlgriffe sie begangen hatte. Bevor sie aber an die Beseitigung der erkannten Missstände schritt, liess sie in England, wo inzwischen das Institut einen sehr bedeutenden Aufschwung genommen und sich vollständig eingebürgert hatte, Studien anstellen, um sich die Erfahrungen des Nachbarlandes zu Nutzen zu machen. Die Resultate der in England gesammelten Er-

fahrungen haben dann das Gesetz vom 28. Mai 1858*) zur Folge gehabt, durch welches nicht nur die Mängel des Gesetzes von 1848 vollständig beseitigt worden sind, sondern durch welches auch Frankreich die leitenden Principien aufstellte, denen fast alle Länder des Continents, soweit dieselben sich mit der Gesetzgebung über die Errichtung von Lagerhäusern und Freilagern beschäftigten, nachgestrebt haben. Von dem französischen Gesetz vom Jahre 1858 lässt sich heute mit gutem Recht behaupten, dass es auf der Höhe der Situation steht. Der Gesetzgeber hat es meisterhaft verstanden, von dem in England Gelernten Alles das sich anzueignen, was sich als massgebender und leitender Grundgedanke bereits bewährt hatte, andererseits aber specifisch englische Einrichtungen, die ihren Grund in der eigenartigen Entwickelung gewisser, rein englischer Handelseinrichtungen haben, bei Seite zu lassen oder umgestaltend, den Handelsgewohnheiten Frankreichs anzupassen. Die Resultate sind denn auch, soweit Nachrichten darüber vorliegen, dem entsprechend. In Paris, Marseille, Lyon, Havre, Rouen etc. etc. blühen die errichteten Entrepôts. Statistische Angaben über die Frequenz und die Fortentwickelung der französischen Entrepôts lassen sich nur in unzureichender Weise hier zusammenstellen, da die Verwaltungen derselben die Bitte um Mittheilung von hierauf bezüglichen Daten, leider nicht erfüllt haben. Nur über die Güterbewegung in den Entrepôts von Rouen finden sich bei Ebermann einige Notizen, die hier folgen mögen, um eine Vorstellung von der Entwickelung wenigstens eines bedeutenderen Entrepôts zu gewinnen. Es sind nämlich daselbst:

| | eingelagert: | ausgelagert: |
|---|---|---|
| im Jahre 1862 . . . . . | 6,989,906 Kil. | 6,251,370 Kil. |
| „ „ 1863 . . . . . | 8,913,698 „ | 7,271,856 „ |
| „ „ 1864 . . . . . | 17,956,601 „ | 14,599,900 „ |
| „ „ 1865 . . . . . | 19,455,998 „ | 16,928,701 „ |
| „ „ 1866 . . . . . | 24,741,510 „ | 26,166,202 „ |
| „ „ 1873 . . . . . | 41,561,345 „ | 33,360,680 „ |

Es ist aus diesen Zahlen ein stetiges Wachsthum zu erkennen, das gewiss ein beredtes Zeugniss für die Vortrefflichkeit des den Verkehr in den Lagerhäusern regelnden Gesetzes ist.

In der Gesetzgebung über Lagerhäuser und Freilager sind die übrigen Staaten Europas, nachdem sie den Aufschwung der französischen Entrepôts und der Docks Englands vor Augen hatten, nicht zurückgeblieben.

Für Belgien wurde das erste Lagerhaus und Warrantgesetz im Jahre 1848 edirt, das jedoch im Jahre 1862 durch ein neues Gesetz ersetzt werden musste, weil es in enger Anlehnung an das französische Gesetz von

---

*) Das Gesetz ist in der Anlage III abgedruckt.

1848 keineswegs den, von Seiten der belgischen Handelswelt an dasselbe gestellten Anforderungen entsprach. Ein wesentliches Hinderniss für die gedeihliche Entwickelung bestand namentlich darin, dass das Gesetz vom Jahre 1848 die einzelnen Proceduren, die der kaufmännischen Sitte und Gewohnheit angepasst werden sollten, da das Institut dem Handelsstande zu dienen berufen ist, mit vielen erschwerenden Formalitäten umgab, ausserdem viele Wahrnehmungen, wie namentlich das Ausstellen der Warrants (die in sich den Lagerschein und den Warrant vereinigten, weil das Gesetz vom Jahre 1848 das Einscheinsystem adoptirt hatte) Staatsbeamten übertrug, so dass der Kaufmann zurückgeschreckt werden musste, von dem Institute Gebrauch zu machen.

Unter der Wirkung des neuen Gesetzes, das hierin Abhilfe schaffte, erblühten denn auch namentlich die grossen Entrepôts in Antwerpen, welche im Jahre 1865 mit einem Actiencapital von 15,000,000 Francs gegründet wurden. Die Lagerhäuser (bedecken einen Flächenraum von 23,242 Quadratmeter) sind heute, nach dem einstimmigen Urtheil der einschlägigen Literatur, Musteranstalten dieser Art. Leider sind uns gerade über dieses Lagerhaus-Institut gar keine statistischen Daten zugänglich gewesen, was um so bedauernswerther ist, als hier ein doppelter Verkehr, wie er eventuell auch in Riga bestehen könnte, stattfindet, nämlich ein Lagerhaus- und ein Freilager-Verkehr in Verbindung mit dem Schiffsverkehr, was bei keinem sonst von uns weiter unten besprochenen Etablissement der Fall ist.

Die Schweiz lehnte sich an die französische Gesetzgebung an. Der Errichtung von Lagerhäusern nahmen sich hier die Eisenbahn-Gesellschaften an. So etablirte namentlich die schweizerische Centralbahn in Basel und die schweizerische Nordostbahn in Zürich und Romanshorn Lagerhäuser.*) Beide Gesellschaften haben über die mit ihren Instituten erzielten Resultate in freundlichster Weise Auskünfte ertheilt.

In Basel, woselbst vorherrschend Petroleum gelagert wird, hat folgende Bewegung stattgefunden:

| | 1874. | 1875. | 1876. |
|---|---|---|---|
| Eingang . . . . . . . | 19,240 Tonnen | 15,820 Tonnen | 17,240 Tonnen |
| Ausgang . . . . . . . | 19,500 „ | 15,720 „ | 18,780 „ |

wobei nachstehende finanzielle Resultate sich ergaben:

| | 1874. | 1875. | 1876. |
|---|---|---|---|
| Einnahmen . . . . . . | 78,582,09 Fr. | 77,803,18 Fr. | 84,581,55 Fr. |
| Ausgaben . . . . . . | 41,399,71 „ | 41,177,63 „ | 37,898,79 „ |

Noch weniger günstig ist es der Nordostbahn mit ihren Lagerhäusern in Zürich und Romanshorn ergangen. Die Direction der Nordostbahn schreibt

*) Die Nordostbahn ertheilt keine Warrants, während die Centralbahn in Basel solche wohl ausreicht.

bei Uebersendung der Jahresabschlüsse: „Aus diesen Berechnungen werden Sie entnehmen, dass das Lagerhaus in Zürich eine sehr geringe, das Lagerhaus in Romanshorn gar keine Rente abwirft, letzteres sogar einen Rückschlag aufweist. Die Betriebs-Resultate aus den Jahren 1874 und 1875 waren ungefähr gleich denen des Jahres 1876. Es zeigt dieses Ergebniss, dass die beiden Lagerhäuser, für sich allein betrachtet, als geschäftliche Unternehmungen sich wenig rechtfertigen würden; dieselben dürfen aber nicht allein von diesem Gesichtspunkte aus gewürdigt werden. Mit der Errichtung der Lagerhäuser wollte unsere Gesellschaft die wirthschaftliche Entwickelung des von ihr bedienten Verkehrsgebietes fördern und den Güterverkehr über unser Schienennetz vermehren. Dieser Aufgabe haben dieselben ohne Zweifel in bedeutendem Umfange genügt."*)

Deutschland hat bisher auf dem hier behandelten Gebiete specielle, gesetzgeberische Thätigkeit nicht entwickelt. Weder hat es ein speciell die öffentlichen Lagerhäuser, noch auch ein das damit eng zusammenhängende Institut der Warrants regelndes Gesetz emanirt. Man hat sich in Norddeutschland bisher auch nur sehr ausnahmsweise mit der Frage der Errichtung öffentlicher Lagerhäuser beschäftigt, während in Süddeutschland allerdings schon Lagerhäuser etablirt sind, die, wie weiter unten gezeigt werden soll, auch floriren.

Anlangend zuförderst Norddeutschland, das wegen des regen Getreidehandels mit Russland hier von besonderem Interesse ist, so finden wir, dass Königsberg, wie aus den Berichten des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft pro 1876 und 1877 zu ersehen, angeregt durch die Etablirung des Lagerhauses der Stadt Wien, auch die Errichtung eines Lagerhauses in Erwägung gezogen hat, dessen Bestimmung es sein sollte „Güter, die sonst im Verbandverkehr zu ermässigten Frachtsätzen über Königsberg hinausgehen würden, niederzulegen, um erst den hiesigen Markt zu versuchen; wenn die Güter hier aber keine Abnahme finden, unverändert zu den ermässigten Frachtsätzen des directen Verkehrs weiter befördert zu werden, als ob ihr Transport gar nicht unterbrochen worden wäre." (Reexpedition.)

Die auf dieses Programm hin mit den Eisenbahn-Verwaltungen und in erster Reihe mit der Königlichen Ostbahn gepflogenen Verhandlungen ergaben jedoch ein für Königsberg ungünstiges Resultat, da die Ostbahn auf den Antrag der Königsberger Kaufmannschaft nicht glaubte eingehen zu können. Motive für diese Entschliessung sind nicht direct aufgeführt, wohl aber scheint, dass die eingezogenen Meinungsäusserungen anderer Handelsvorstände, die „auf das Bedenkliche einer Bevorzugung Königsbergs aufmerksam gemacht, und andere Ostbahnstationen als angeblich viel geeigneter für die Errichtung eines Lagerhauses mit Reexpedition der Eisenbahnen" bezeichneten, von

*) Schreiben an die Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft d. d. 30. Januar 1878. Zürich.

massgebendem Einfluss gewesen sind. Was speciell die Reexpedition anlangt, so ist es auffallend, dass sich die betheiligten Bahnverwaltungen gerade hiergegen ausgesprochen haben, da derartige Zugeständnisse keineswegs etwas Ungewöhnliches sind, sondern ganz im Gegentheil überall in ausgedehntestem Masse in Verbindung mit Stapelplätzen und speciell mit Lagerhäusern, wie zum Beispiel in Wien, München, Mannheim, Zürich u. s. w. u. s. w. gemacht werden, und überall zum allseitigen Vortheil ausgefallen sind. An dieser Weigerung ist nun für's Erste das Project der Errichtung eines Lagerhauses in Königsberg gescheitert. Kein Ost- oder Nordseehafen Deutschlands hat ein öffentliches Lagerhaus und werden, so weit ermittelt werden kann, gegenwärtig (1879) nirgend Verhandlungen über die Verwirklichung dieser Frage geführt, was um so auffallender ist, als die schwere Krisis, in welcher Industrie und Handel sich zur Zeit gerade in Deutschland befinden, andere Länder, wie namentlich Frankreich, Oesterreich u. s. w. in ähnlicher Lage veranlasst haben, mit Aufbietung bedeutender Mittel öffentliche Lagerhäuser zu errichten, um mit Hilfe derselben auf dem Wege der Warrant-Beleihung Quellen zu eröffnen, durch welche Industrie und Handel neuen Credit und neue Mittel zum Betriebe sich schaffen können. Die Eisen-Industrie Schottlands zum Beispiel hat ihren Sammelplatz in Glasgow. Hieher bringen die Producenten in die öffentlichen Lagerhäuser ihre Eisenquantitäten zusammen und sind dadurch in die Lage versetzt, die bedeutenden Werthe, die in den Vorräthen stecken, nicht todt liegen zu lassen, sondern durch Beleihung der Warrants flüssig zu machen. Andererseits aber werden sie davor geschützt, unter dem Drucke augenblicklicher, ungünstiger Handelsverhältnisse ihre Producte zu Schleuderpreisen an den Markt zu bringen, sind vielmehr in der Lage, ruhig abwarten zu können, bis der Markt sich aufgebessert hat, um dann wieder mit ihren Producten zu erscheinen. Durch die Möglichkeit derartig, ohne Aufwand sehr wesentlicher Kosten, zu operiren, werden der Production grosse, sehr grosse Summen gewonnen.

Süddeutschland ist in Bezug auf die Lagerhausfrage seine eigenen Wege gegangen. Von den hier errichteten Lagerhäusern liegen ausführlichere Daten über die Institute in Mannheim und München vor.

Mannheim. Die gegenwärtig wirksame Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft besteht seit dem Jahre 1872, nachdem in diesem Jahre die frühere Gesellschaft liquidirt und die sämmtlichen Anlagen der neuen Gesellschaft, die mit einem Capital von 300,000 Thaler die Geschäfte wieder eröffnete, überlassen hatte. Der Geschäftskreis der Mannheimer Lagerhäuser ist ein dreifacher, er zerfällt:

a. in eine Abtheilung, die überhaupt Waaren verschiedenster Art speichert,

b. in das Petroleum-Lager und

c. in das Lager für Sammelgüter (Stückgüter).

Diese letztere Abtheilung ist erst neuerdings, und zwar im Jahre 1876 etablirt und hat den Zweck Einzel-Collis, die für verschiedene grössere Plätze bestimmt sind, zu sammeln und dann in Wagenladungen zu dem billigeren Wagenladungssatze zu expediren. Nach den vorliegenden Rechenschaftsablegungen hat dieser Zweig eine recht lebhafte Thätigkeit entwickelt. Es wurden nämlich gesammelt:

| | Einzelsendungen: | gewogen: | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1876 . . . . . | 15,515 | 6,690,100 Kilo | = | 720 | Wagen, |
| 1877 . . . . . | 39,406 | 13,720,500 „ | = | 1,485 | „ |

wobei der Bericht bemerkt, dass bis zum April 1878 dieser Geschäftszweig im Verhältniss des Jahres 1876 zu 1877 sich wiederum gesteigert hat.

Der Petroleumverkehr ist folgender gewesen:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1867/68 | Zugang | 21,987 | Fässer, | Abgang | 22,776 | Fässer. |
| 1868/69 | „ | 37,451 | „ | „ | 35,884 | „ |
| 1869/70 | „ | 36,574 | „ | „ | 38,744 | „ |
| 1870/71 | „ | 58,703 | „ | „ | 54,914 | „ |
| 1871/72 | „ | 60,217 | „ | „ | 57,420 | „ |
| 1872/73 | „ | 54,139 | „ | „ | 57,481 | „ |
| 1873/74 | „ | 74,335 | „ | „ | 63,629 | „ |
| 1874/75 | „ | 76,261 | „ | „ | 71,394 | „ |
| 1875/76 | „ | 47,581 | „ | „ | 66,520 | „ |
| 1876/77 | „ | 70,670 | „ | „ | 71,168 | „ |

Der Bestand am 31. December 1877 betrug 13,155 Fässer.

Endlich weist das allgemeine Lagerhaus folgende Bewegung auf und zwar:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1870/71 | Zugang | 2,843,326 | Kilo, | Abgang | 2,672,131 | Kilo. |
| 1871/72 | „ | 2,637,503 | „ | „ | 2,617,892 | „ |
| 1872/73 | „ | 2,794,466 | „ | „ | 2,639,440 | „ |
| 1873/74 | „ | 3,229,824 | „ | „ | 2,858,980 | „ |
| 1874/75 | „ | 3,573,246 | „ | „ | 3,543,958 | „ |
| 1875/76 | „ | 4,645,558 | „ | „ | 3,816,995 | „ |
| 1876/77 | „ | 6,810,297 | „ | „ | 6,993,150 | „ |

Der Lagerbestand am 31. December 1877 betrug: 1,571,416 Kilo.

In den Rechenschaftsberichten der Mannheimer Lagerhäuser sind über den Productionsort namentlich der in dem allgemeinen Lagerhaus gespeicherten Güter leider keine näheren Daten enthalten. Eine interessante Notiz hierüber ist jedoch im Bericht der Verwaltung der Münchener Stadtlagerhäuser pro 1875 enthalten, es heisst daselbst:

„Der Artikel Weizen ist für die Lagerhäuser in Thalkirchen weniger massgebend; doch war es einigermassen von Belang, dass in Mannheim übergrosse Vorräthe von amerikanischem Weizen aufgestapelt waren, welche längere Zeit für den Bedarf an fremdem Getreide in Baden und Württemberg hinreichten.“

Diese Notiz ist in mehrfacher Beziehung von nicht geringem Interesse, denn einmal zeigt sie, dass das Lagerhaus in Mannheim eine bedeutende Anziehungskraft ausgeübt hat, wodurch dasselbe zum Stapelplatz von amerikanischem Getreide werden konnte, und sodann geht aus derselben hervor, dass der amerikanische Getreidemarkt mit Glück den europäischen Getreidemärkten Concurrenz macht. Hierbei ist wohl zu beachten, dass diese Concurrenz nicht etwa in einer Hafenstadt, sondern im Centrum Deutschlands stattfindet, ein Umstand, der für die Getreide producirenden Länder Europas nicht ohne Bedeutung ist.

München. Die Münchener Stadt-Lagerhäuser in Thalkirchen, eine Station der Bayrischen Staatsbahn, sind im September des Jahres 1871 eröffnet. Gegründet sind dieselben von der Commune der Stadt München, um den Getreide-Verkehr aus Oesterreich, Italien und Russland hierher zu ziehen und dadurch einen Getreidemarkt für Bayern, Württemberg, die Schweiz u. s. w. in München zu schaffen. Nach den statistischen Daten, wie dieselben namentlich speciell für die Jahre 1875 und 1876 zusammengestellt worden sind, scheint der Zweck erreicht zu sein. Es ergiebt sich nämlich folgende Frequenz in den Lagerhäusern zu Thalkirchen:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1871 | Eingang | 7,586,077 | Kilo, | Ausgang | 3,850,309½ | Kilo |
| 1872 | „ | 26,390,668½ | „ | „ | 22,786,281 | „ |
| 1873 | „ | 61,862,141 | „ | „ | 59,277,117 | „ |
| 1874 | „ | 79,097,158 | „ | „ | 79,372,343½ | „ |
| 1875 | „ | 57,379,076½ | „ | „ | 58,977,486 | „ |
| 1876 | „ | 74,711,439½ | „ | „ | 65,633,614¾ | „ |
| 1877 | „ | 111,806,586 | „ | „ | 110,332,729 | „ |

Wie schon angedeutet, ist erst für die Jahre 1875 und 1876 eine Theilung der aufgeführten Gesammtquantitäten vorgenommen worden, und zwar: nach den Fruchtgattungen, nach den Productions- und nach den Consumtionsgebieten, so dass sich aus diesen Ziffern der Einfluss und die Thätigkeit des Institutes beurtheilen lässt.

Nach Fruchtgattungen getheilt, sind in den Lagerhäusern eingegangen:

| | 1875. | 1876. | Vom Gesammt-Zugang also: 1875. | 1876. |
|---|---|---|---|---|
| Weizen . . . . | 13,649,071 Kilo, | 27,218,924 Kilo, | 23,79 % | 36,48 % |
| Roggen . . . . | 6,488,794 „ | 10,230,103 „ | 11,31 % | 13,69 % |
| Gerste . . . . | 33,284,502 „ | 27,964,689 „ | 58,00 % | 37,43 % |
| Hafer . . . . | 713,203 „ | 4,768,514 „ | 1,24 % | 6,38 % |
| Malz . . . . | 1,865,739 „ | 1,631,032 „ | 3,25 % | 2,18 % |
| Mais . . . . . | 29,496 „ | 421,267 „ | 0,05 % | 0,57 % |
| Raps . . . . | 340,208 „ | 387,323 „ | 0,60 % | 0,52 % |
| Kleesamen . . . | 98,883 „ | 380,853 „ | 0,17 % | 0,51 % |
| Mehl . . . . . | 770,275 „ | 1,196,998 „ | 1,34 % | 1,60 % |
| Sonstige Früchte | 138,908 „ | 511,736 „ | 0,24 % | 0,69 % |

Nach den Productionsgebieten vertheilen sich die Gütermassen, wie folgt:

| es stammten aus: | 1875. | 1876. | Es betheiligten sich: 1875. | 1876. mit: |
|---|---|---|---|---|
| Oesterreich-Ungarn . | 39,598,321 Kilo, | 47,939,435 Kilo, | 69,0 % | 64,17 % |
| Russland, Galizien und Serbien . . . . | 7,690,671 „ | 12,198,674 „ | 13,4 % | 16,33 % |
| Italien u. ein kleiner Antheil aus Frankreich | 3,737,392 „ | 7,479,896 „ | 6,5 % | 10,01 % |
| Bayern . . . . . . | 6,351,691 „ | 7,093,434 „ | 11,1 % | 9,49 % |

Und endlich wurden die Gütermassen consumirt:

| | 1875. | 1876. | Es consumirten danach: 1875. | 1876. |
|---|---|---|---|---|
| Von Bayern . . . . | 22,102,045 Kilo, | 23,128,686 Kilo, | 37,5 % | 35,24 % |
| „ München . . . | 19,074,716 „ | 19,534,528 „ | 32,3 % | 29,76 % |
| „ Württemberg . . | 13,918,597 „ | 16,380,561 „ | 23,6 % | 24,96 % |
| „ Schweiz . . . . | 2,022,122 „ | 2,344,921 „ | 3,5 % | 3,57 % |
| „ Münchner Schranne | 689,246 „ | 1,299,791 „ | 1,2 % | 1,98 % |
| „ andern Richtungen | 1,170,757 „ | 2,945,127 „ | 1,9 % | 4,49 % |

Aus allen diesen Zahlenzusammenstellungen, und zwar sowohl über die Frequenz in den Münchener Lagerhäusern im Allgemeinen, als auch aus den nach Productions- und Consumtionsgebieten zerlegten Zahlen geht das Wachsthum der Lagerhäuser in Thalkirchen mit Deutlichkeit hervor, ein Wachsthum, das um so befriedigender ist, als damit gleichzeitig die verfolgten Zwecke vollständig erreicht worden sind. Es hat sich thatsächlich in München ein Markt gebildet, dessen Umsatz von Jahr zu Jahr steigt.

Oesterreich edirte 1866 sein Gesetz „über die Ertheilung von Concessionen für öffentliche Lagerhäuser. (Freilager und Waarenhäuser).“ In den Einleitungsworten und Motiven zu dem Gesetze heisst es, dass dasselbe den Zweck habe „dem Handelsverkehre diejenigen Erleichterungen im weitesten Umfange zu verschaffen, welche durch die allgemeinen Zollvorschriften ins Auge gefasst sind, und um dem Waarengeschäfte, sowie der Entwickelung des kaufmännischen Credites den möglichsten Vorschub zu leisten.“ Zu bedauern ist nur, dass das Gesetz bei der Regelung der wichtigsten Frage, nämlich welches System für die Beleihung der Güter in Anwendung zu bringen sei, einen Missgriff gethan hat, der alle die edlen Intentionen, wie sie in den Einleitungsworten zum Gesetze Ausdruck gefunden haben, zu nichte gemacht hat. Das österreichische Lagerhausgesetz vom Jahre 1866 hat das sogenannte Einscheinsystem acceptirt, und damit hat die Regierung von Hause aus die Belehnbarbeit der Warrants und die Circulationsfähigkeit des Lagerscheines mit einander in Collision gerathen lassen, indem beide Eigenschaften in einem Scheine vereinigt worden sind, während die grosse Bedeutung der öffentlichen Lagerhäuser für den Handel gerade darin liegt, die beiden bezeichneten Operationen getrennt von einander, ohne dass die eine die andere irgendwie behindert, vornehmen zu können. Uebrigens ist man in dabei interessirten Kreisen, wie die Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien in ihrem Schreiben d. d. 14. Januar 1878 mittheilt, eifrigst bemüht, diesem Missstande abzuhelfen. Hierauf soll jedoch später noch näher eingegangen werden, wenn die Belehnung der Güter überhaupt behandelt wird. Zum ersten Male in Oesterreich ist von dem Gesetz durch die Gemeinde der Stadt Wien Gebrauch gemacht worden. Wien brachte die vielen Vorverhandlungen, in welchen die Frage der öffentlichen Lagerhäuser tractirt wurde, zu einem vorläufigen Abschlusse, indem es die Maschinenhalle der Weltausstellung sammt den Vorplätzen, im Ganzen einen Flächenraum von 30,000 □Meter, pachtete und sie zu einem Lagerhause einrichtete. Das Lagerhaus wurde gegen Ende des Jahres 1876 eröffnet.

War die vorbesprochene Wahl des Einscheinsystems schon der Entwickelung des Lagerhauses der Stadt Wien nicht günstig, so kam der fernere Umstand hinzu, dass das Lagerhaus in der Maschinenhalle der Weltausstellung etablirt (im Prater) der Handelsbewegung nicht günstig war. — Aus den uns von der Verwaltung des Lagerhauses übersandten Frequenzberichten ist denn auch zu entnehmen, dass die Güterbewegung für Wien im Ganzen genommen keine sehr bedeutende gewesen, zudem auch nicht im Steigen begriffen ist. Es haben übrigens auch die Pratermagazine in erster Reihe die Aufgabe, dem localen Consum zu dienen, und demnächst erst dem weiteren Handelsverkehre.

Es sind nämlich in Summa:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1877 | eingelagert | 75,903,671 Kilo, | ausgelagert | 55,035,109 | Kilo. |
| 1878 | „ | 70,027,472 „ | „ | 51,807,056 | „ |

Die Lagerung wurde vorherrschend repräsentirt durch:

| | 1877 | | 1878 | |
|---|---|---|---|---|
| | eingelagert Kilo. | ausgelagert Kilo. | eingelagert Kilo. | ausgelagert Kilo. |
| Weizen | 16,670,771 | 13,937,101 | 16,670,771 | 13,937,101 |
| Roggen | 4,943,856 | 4,552,442 | 3,336,666 | 2,946,776 |
| Gerste | 10,371,304 | 7,296,259 | 4,833,125 | 6,751,186 |
| Hafer | 15,676,858 | 11,983,854 | 15,295,343 | 16,045,249 |
| Mais | 3,305,640 | 3,659,134 | 5,439,581 | 4,546,668 |
| Hirse | 81,643 | 99,665 | 954,060 | 594,251 |
| Bohnen | 633,705 | 579,789 | 278,780 | 491,756 |
| Erbsen | 145,812 | 126,027 | 601,685 | 529,148 |
| Malz | 596,538 | 543,685 | — | — |
| Raps | 710,380 | 605,010 | 2,089,164 | 1,316,939 |
| Kleie | 628,606 | 655,909 | 313,557 | 154,030 |
| Mehl | 1,965,971 | 1,723,413 | 2,170,232 | 1,900,222 |
| Colonialwaaren | 329,621 | 242,637 | 369,292 | 424,547 |
| Eisenwaaren | 278,028 | 257,362 | 272,843 | 253,038 |
| Oele und Fette | 92,207 | 43,272 | 600,864 | 563,307 |
| Diverse Waaren | 3,295,354 | 2,247,404 | 2,199,881 | 2,531,672 |

Der Rest entfällt auf Güter, die zwar in die statistischen Daten der Lagerhausverwaltung auch noch Aufnahme gefunden haben, die aber verhältnissmässig unbedeutende Quantitäten aufweisen. Hierher gehören: Haidekorn, Rapskuchen, Hanfsamen, Kleesamen, Wicken, Stärke, Pflaumen, Zucker, Heu (gepresst), Wein, zusammen:

| | eingelagert: | ausgelagert: |
|---|---|---|
| 1877 . . . | 1,292,834 Kilo, | 1,637,985 Kilo. |
| 1878 . . . | 1,122,360 „ | 1,318,519 „ |

Weitere Details über das Productions- oder das Consumtionsgebiet der im Lagerhause gestapelten Güter sind leider nicht zu erlangen gewesen.

Zu bemerken wäre hier noch, dass die österreichischen Bahnen bezüglich der Frage der Reexpedition der im Lagerhause gestapelten Güter, sich zu Gunsten derselben ausgesprochen haben, wodurch dem Verkehr mit dem Lagerhause ein wesentlicher Vorschub geleistet wird, während andererseits dadurch für die Concentrirung der Handelsbewegung nicht nur im Lagerhause, sondern überhaupt in Wien sehr Bedeutendes erreicht wird, ohne dass den Eisenbahnen ein Gewinn entgeht, den sie andernfalls etwa hätten machen können, weil die Güter sonst direct an den Consumtionsort expedirt werden würden, die Eisenbahnen daher doch nur den ermässigten billigeren Satz er-

heben könnten. Und selbst wenn dies nicht von allen Güterquantitäten gelten würde, so fällt nicht zum Geringsten ins Gewicht, dass durch das Lagerhaus Gütermassen, die sonst Wien nie berühren würden, jetzt dorthin gezogen werden, um den Wiener Markt zu benutzen, und dann erst, nach stattgehabtem Verkauf weiter expedirt zu werden, im welchem Fall die Güter in Folge der Vergünstigung der Reexpedition durch die Unterbrechung des Transportes keine höhere Fracht zu zahlen haben. Es wird hierdurch also nur der Handelsbewegung des Ortes und den Producenten ein Vortheil geboten, auf den dieselben anderenfalls verzichten müssten.

Wien ist aber keineswegs bei der Errichtung des Lagerhauses in der alten Maschinenhalle stehen geblieben, das war nur das Versuchsfeld. Gegenwärtig, nachdem die Commune von den erzielten Erfolgen offenbar befriedigt und ermuthigt zu sein scheint, hat dieselbe einen sehr wesentlichen Schritt vorwärts gethan, durch Errichtung neuer Lagerhausräume an den nunmehr regulirten Donau-Ufern. Im October 1878 sind die neuen Räume fertig hergestellt, so dass es jetzt möglich werden wird, das Lagerhaus auch direct mit der Donauschifffahrt in Verbindung zu setzen.

Im Uebrigen hat man in Europa dem Lagerhauswesen noch einige Aufmerksamkeit in Italien zugewandt. Daselbst waren im Jahre 1876 in Turin, Ancona und Sinigaglia Lagerhäuser bereits im Betriebe, und zwar waren dieselben von den betreffenden Gemeinden errichtet, wobei die Regierung für Ancona und Sinigaglia eine nicht ganz unbedeutende Subvention gewährte. Genua, Livorno, Neapel, Palermo, Brindisi und Mailand sind dagegen mit der Errichtung von Lagerhäusern eifrigst beschäftigt.

Für Ungarn, dessen Getreideverkehr ja bekanntermassen ein recht bedeutender ist, gegenwärtig aber sein Absatzgebiet nach den wichtigeren norddeutschen Consumtions-Plätzen in Folge der Concurrenz des rumänischen und russischen (wir dürfen wohl hinzufügen und amerikanischen) Getreides verloren hat,*) ist die Errichtung eines öffentlichen Lagerhauses von ganz besonderer Wichtigkeit, wie auch H. Schmidtmann in seiner vorcitirten Broschüre: die Reform des ungarischen Handels durch Errichtung von Entrepôts, darauf hinweist. Das von H. Schmidtmann empfohlene Entrepôtsystem lehnt sich an amerikanische Gebräuche an. In Amerika nämlich übergiebt der Producent einem Lagerhause (die Lagerhäuser in Amerika haben Sylo-Einrichtungen) sein Getreide, erhält von der Verwaltung eine Empfangsbescheinigung, in welcher ausser Gewicht und Gattung auch noch die Qualität des Getreides näher specificirt ist. Das amerikanische Lagerhaus ist nun seinerseits nur zur Herausgabe eines gleichen Quantums, von

*) Die Notiz ist der Handels- und Börsen - Zeitung des St. Petersburger Herold 1878 Nr. 40 entnommen, der seinerseits dieselbe dem Pester Lloyd entlehnt hat.

der eingelagerten, gleichen Qualität verpflichtet, ist aber nicht gezwungen eben dasselbe eingelagerte, vom Producenten übergebene Getreide auszuliefern. Durch diese Einrichtung ist den Lagerhaus-Verwaltungen eine sehr grosse Verantwortlichkeit zugewiesen, und hängt das Prosperiren eines solchen Instituts lediglich davon ab, in wie vollkommenem Masse die Verwaltung das ihr gewährte Vertrauen zu rechtfertigen versteht. Ein Missgriff, und das erschütterte Vertrauen hält die Handelswelt fern von dem betreffenden Lagerhause.

Nun fragt es sich noch sehr, ob ein solcher Handelsverkehr in Ungarn oder überhaupt in Europa so gar leicht Eingang finden würde, da die Handelswelt doch wohl im Allgemeinen geneigter sein wird, die eigenen Objecte, von deren jeweiligem Zustande der Kaufmann sich jederzeit überzeugen kann, in den Handel zu bringen, als es der Zuverlässigkeit dritter Personen zu überlassen, dass ihren Abnehmern wirklich die zugesagte Qualität durch das Lagerhaus geliefert werde. Andererseits darf nicht unerwähnt bleiben, dass für die Conservirung des Getreides in Sylos ungleich viel besser gesorgt werden kann, und sodann, dass es für den exportirenden Kaufmann, streng genommen, gleichgiltig sein dürfte, ob er speciell das von ihm eingelagerte Getreide oder solches von gleicher Qualität bei Ausnahme erhält. Es wird daher wohl einer sehr sorgsamen Prüfung, namentlich Seitens der betheiligten Kaufmannschaft bedürfen, ob bei einer eventuellen Errichtung eines öffentlichen Lagerhauses in Riga, dieses oder jenes System leichter bei der Kaufmannschaft Eingang finden und daher besser ausgenutzt werden würde. Schmidtmann's Vorschlag geht aber auch noch weiter, und zwar will er über ganz Ungarn ein Netz von öffentlichen Lagerhäusern ausbreiten, dass in Pest ein grosses Central-Institut besitzt. In diesem Institut soll sich der Getreide-Verkehr Ungarns concentriren und von hier aus geleitet werden. Schmidtmann hofft dadurch zu ermöglichen, dass der Getreidehandel Ungarns, einmal wesentlich an Solidität gewinnen werde, was zugegeben werden mag, und sodann, dass die Aufträge des Auslandes um ein Bedeutendes schneller effectuirt werden würden und Ungarn, das gegenwärtig bei jedem Bedarf, der schnell gedeckt werden soll, unberücksichtigt bleiben muss, weil das erforderliche schnelle Herbeischaffen der Getreidemassen nicht erreichbar ist, in Zukunft dann wieder in Rechnung gezogen werden könnte. Bei diesem letzteren Punkte scheint nur zu wenig mit den Eisenbahn-Verhältnissen gerechnet zu sein, denn an dem langsamen Herbeischaffen der beorderten Getreidemassen tragen wohl wesentlich die Eisenbahnen die Schuld, ohne dass ihnen hieraus ein Vorwurf wird gemacht werden können. Wie schon an anderer Stelle betont worden, können die Eisenbahnen nur auf einen Durchschnittsverkehr eingerichtet sein, nicht aber auf Befriedigung irgend welcher ganz exorbitanter Forderungen einer zufälligen Handelsconjunctur. Dieser Uebelstand kann aber durch das Vorhandensein von Lagerhäusern, mögen dieselben auch noch

so dicht über das Land vertheilt sein, nicht beseitigt werden, denn den Eisenbahnen muss es vollkommen gleichgiltig sein, ob ihnen das Getreide vom Bauerwagen oder aus einem Sylo zum Versande angeboten wird, wenn ihnen überhaupt das nöthige Material fehlt, die angebrachten Gütermassen fortzuschaffen. Wesentlich anders würde sich die Frage gestalten, wenn die Möglichkeit vorläge, das Getreide in geschüttetem Zustande transportiren zu können. In diesem Fall, der jedoch fürs Erste für Russland noch ausgeschlossen ist, wenigstens ist ein Versuch, den die Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft mit Aufwand bedeutender Mühen und Kosten machte, missglückt, — würde allerdings durch die Anlegung von Sylos im Lande den Eisenbahnen eine bedeutend grössere Leistungsfähigkeit dadurch ermöglicht werden, dass die Beladung eines Wagens mit geschüttetem Getreide kaum mehr Minuten, als sonst Stunden in Anspruch nehmen, wodurch der Aufenthalt auf der Verladestation sich auf ein Minimum reduciren würde. Die nächste Folge hiervon wäre, dass der Wagenpark so und so viel Mal mehr auf der Bahn verkehren könnte und die Verwaltung dadurch mit denselben Mitteln, in demselben Masse mehr leisten könnte.

Da nun aber eine derartige Transportweise noch nicht durchführbar ist, so wird dem Uebelstande, wie er jetzt in Ungarn und ebenso in Russland besteht, nur durchgreifend entgegengetreten werden können, wenn die producirten, für den Handel bestimmten Gütermassen regelmässig, das heisst gleichmässig über das ganze Jahr zum Versande gelangen und an einem Stapelplatz gesammelt werden, der für ein Getreide exportirendes Land ein Hafenplatz sein muss, um hier die Waaren sofort bei eintretendem Bedürfnisse den Schiffen zum Weitertransport übergeben zu können. Handelt es sich dagegen für den Consum im Lande selbst einen Sammelplatz zu finden, dann wird die Wahl natürlich auf einen Ort fallen müssen, der den Consumtionsstellen möglichst bequem zugänglich ist, und dadurch eine leichte und starke Frequenz ermöglicht. Hierdurch und nur hierdurch allein kann den Ländern, die ein grosses, ausgedehntes Productionsgebiet haben, in zwiefacher Beziehung geholfen werden: erstens werden dieselben dadurch in die Lage versetzt, sich jederzeit an zufälligen Conjuncturen betheiligen zu können, und zweitens werden dieselben davor geschützt sein, dass grosse Getreidemengen zu Grunde gehen, und die Production dadurch Verluste tragen muss, die nicht zum allergeringsten Theil durch die Unfähigkeit der Transport-Institute veranlasst werden.

In Amerika benutzt der Producent selbst die Elevatore, indem er denselben seine Producte zu der ihm gelegensten Zeit zuführt. Von dem Momente an, wo er die Empfangsquittung in Händen hat, ist ihm das abgelieferte Quantum und die bescheinigte Qualität ein Werth, den er nach Belieben ganz oder theilweise auf jeder Börse realisiren kann. Die Speicher-

verwaltungen besorgen das Ausladen von den Wagen oder Schiffen, haften für Erhaltung der eingelieferten Qualität und Quantität, und erfüllen die Weisungen des Besitzers in Betreff des Wiederverladens und Weiterversendens.

Den Anforderungen entsprechend sind, die Speicher construirt und eingerichtet. Sie liegen meistentheils mit beiden Langseiten am Wasser, während zwei bis vier Geleise durch die eine dem Lande zugekehrte Giebelseite in das Gebäude hineinführen, sie fassen bis 2,000,000 Tschetwerik Getreide, vermögen etwa 8,000 Tschetwerik in der Stunde aufzunehmen und doppelt so viel abzugeben, so dass zum Beladen eines Schiffes von 300 Tonnen etwa eine Stunde erforderlich wäre. Das Getreide wird in den Elevatoren in 40 bis 60 Fuss hohen, im Mittel etwa 10 Fuss weiten Behältern aufbewahrt, die wie die Felder eines Schachbrettes geordnet neben einander stehen und nur oben offen sind, nach unten sich dagegen zu einer trichterähnlichen, verschliessbaren Ausflussöffnung verengen. Unter den Getreidebehältern ist genügend Raum belassen für die Eisenbahnwagen, welche hier beladen einfahren oder zum Beladen leer eingeschoben werden; in dem ersteren Falle wird das Getreide in neben dem Geleise liegende Gruben geschüttet, im letzteren Falle wird dasselbe durch Röhren aus den Trichtern direct in die Wagen geleitet und in und mit diesen auf ausgezeichnet construirten Brückenwaagen gewogen. Das Entleeren der Wagen beansprucht namentlich dann eine nur nach Minuten zu bemessende Zeitdauer, wenn das Getreide, wie dies meistentheils in Amerika der Fall ist, in den eigens zu diesem Zwecke construirten Waggons in geschüttetem Zustande verladen war. Mit gleicher Schnelligkeit heben die Paternosterwerke (Eimerketten) das Getreide aus den Gruben bis über die Behälter und schütten dasselbe in Röhren, in welchen es durch Ventilatoren gewindigt und durch die es dann in einen der Behälter geleitet wird, nachdem es noch eine Schnellwaage passirt hat, welche bis 130 Tschetwerik fasst. Aus diesen Behältern kann das Getreide nur durch die erwähnte trichterähnliche Oeffnung am unteren Ende abgelassen werden, um dann entweder direct Fuhrwerke zu füllen, oder um nochmals gehoben zu werden und nach erneuter Windigung in die Behälter zurückzufallen, oder aber durch die Wand in einem Rohre dem Schiffe zugeführt zu werden, nachdem nochmals eine Schnellwaage benutzt worden ist. Jede in horizontaler Richtung zu bewirkende Fortbewegung erfolgt auf Leinenbändern. Die Kosten, welche sich durch die vorhandene Concurrenz regeln (an einzelnen Hafenorten sind 15—20 Elevatore vorhanden), sind durchaus mässig und wird für einzelne Etablissements durchschnittlich für das Aufnehmen, Abgeben und einmonatliche Lagerung $1^1/_4$ % des Getreidewerthes und für jeden weiteren Monat an Lagergebühr nur $^1/_4$ bis $^1/_2$ % erhoben, also z. B. bei einem Preise von 330 Kop. pro Lof Roggen im ersten Monate pr. Pud $1^1/_3$ und in den folgenden Monaten $^1/_4$ bis $^1/_2$ Kop.

Nach den Berichten über den Getreidehandel Amerikas scheint eine Lagerung im Freien auf den Bahnhöfen nicht vorzukommen, so dass vor dem Verladen in die Bahnwagen ein Verderben der Waare nicht leicht möglich ist. Ferner wird jegliches Verstreuen des Getreides durch die Form der Eisenbahnwagen und durch die Art des Entladens vermieden, und werden Kosten dadurch gespart, dass keine Säcke beim Transporte erforderlich sind. Sodann ist in den Elevatoren kein Verderben des Getreides möglich, da zu jeder Zeit eine Windigung desselben ohne Mühe erfolgen kann und da Ratten, Mäuse, sowie der Kornwurm die Elevatore nicht lieben. Endlich bewähren auch in diesem Geschäfte die Amerikaner sich mit ihren Arbeitsmachinen. Maschinen heben und bewegen das Getreide, die Waagen haben selbstthätige Zählwerke u. s. w., und wie hoch die Elevatore in Ansehen stehen, geht daraus hervor, dass selbst beim Ueberladen von Fluss- oder Canalschiffen in Seeschiffe ein schwimmender Elevator benutzt wird, der einerseits das Getreide aufschaufelt und hebt und andererseits nach erfolgter Windigung und Wägung in die Seeschiffe schüttet.

## C. Was hat Russland zur Lösung der Lagerhaus- und Warrantbelehnungsfrage geleistet?

Russland hat bisher zur Regelung der für die Production eines fast ausschliesslich Feldfrüchte producirenden Landes, von so kolossaler Ausdehnung wie Russland, so wichtigen Lagerhausfrage nichts irgendwie Belangreiches geleistet. Die gesetzgeberische Thätigkeit Russlands in Bezug auf die Lagerhausfrage hat seinen Ausdruck gefunden in dem Erlass einiger Statuten, von denen uns speciell das der Nordischen Gesellschaft zur Versicherung und Aufbewahrung von Gütern verbunden mit der Ausgabe von Warrants*), Allerhöchst bestätigt am 31. Mai 1872, vorliegt. Dieses Gesetz, das sich zum Theil an englische Gewohnheiten anlehnt, gestattet der Gesellschaft verschiedene Geschäftsoperationen, wie namentlich die Versicherung der bei ihr eingelagerten, wie auch sonstiger beweglicher und unbeweglicher Güter gegen Feuersgefahr, und ferner die Lagerung und Belehnung ihr übergebener Güter, die Vermittelung der Verkäufe der eingelagerten Güter etc. Wieweit die Gesellschaft diesen ihr zuertheilten Geschäftskreis ausgebeutet hat, haben wir trotz aller Bemühungen nicht in Erfahrung bringen können, wie uns denn auch keinerlei statistische Daten über dieselbe zu erreichen möglich waren, so dass ein Urtheil über die Thätigkeit der Gesellschaft und namentlich über deren Einfluss auf die Handelsbewegung in den beiden Residenzen unmöglich ist.

*) Уставъ сѣвернаго общества страхованія и склада товаровъ съ выдачею варрантовъ.

Aber ganz abgesehen von dem Erfolge, den die Gesellschaft erzielt haben mag, so muss doch darauf hingewiesen werden, dass dieselbe als öffentliches Lagerhausunternehmen der Handelswelt gegenüber nie in dem Sinne hätte wirken können, wie wir das bei den vorher besprochenen Instituten kennen gelernt haben, und zwar aus dem Grunde nicht, weil die Gesellschaft Geschäftskreise bei sich vereinigt, die nichts mit einander gemein haben. In der Trennung des Geschäftes, das sich mit der Aufbewahrung und Erhaltung der Güter befasst, von der Belehnung und ferner von der Versicherung derselben liegt eben die Garantie für den Depositar, dadurch wird eben das Lagerhaus zu einer durchaus sicheren Lagerstätte. Vernichtet man diese Errungenschaft durch Zusammenziehen aller dieser verschiedenen Geschäfte in dem Interessenkreise einer Gesellschaft und gestattet man derselben noch gar die Vermittelung beim Verkauf der eingelagerten Güter, wie dies bei der Nordischen Gesellschaft der Fall ist, so kann damit von den vielen Vortheilen, die sonst ein öffentliches Lagerhaus gewährt, nicht mehr die Rede sein, weil der Verkehr leicht die nothwendige Sicherheit einbüssen würde.

Solche Erwägungen haben denn wohl auch die Gesetzgebung anderer Länder veranlasst, derartige Verzweigungen der Geschäfte auszuschliessen. So bestimmt das französische Gesetz vom 12. Mai 1859, Art. 4, „den Verwaltern der Lagerhäuser und der Auctionslocale ist es untersagt, direct oder indirect für eigene oder fremde Rechnung sich in irgend ein Geschäft oder eine Speculation einzulassen, deren Gegenstand die Waaren sind“, dagegen gehört selbstredend in den Kreis des Lagerhausunternehmens Alles, was mit der Ein- und Auslagerung, der Erhaltung der Güter u. s. w. zusammenhängt.

Das österreichische Lagerhausgesetz vom 19. Juni 1866 in § 8 bestimmt: „Der Unternehmung von öffentlichen Lagerhäusern ist es bei Verluste der Concession untersagt, für eigene Rechnung Handelsgeschäfte abzuschliessen, die mit der Geschäftsgebarung der Lagerhäuser in irgend einer Verbindung stehen.“

Zu dem französischen Gesetz von 1859 ist allerdings im Jahre 1870 eine Nachtragsbestimmung erlassen, die den Verwaltern öffentlicher Lagerhäuser gestattet „auf die bei ihnen niedergelegten Waaren Geld darzuleihen oder die betreffenden Warrants einzuhandeln.“ Diese Gesetzesbestimmung stimmt aber so wenig mit der sonstigen Fassung des Gesetzes über die Lagerhäuser, dass man wohl berechtigt ist, anzunehmen, dass ein einzelner Fall die Veranlassung zu dieser Bestimmung gewesen sein müsse, — offenbar zum Nachtheil des Warrantgeschäftes und derjenigen Lagerhaus-Institute, die von dieser Erlaubniss Gebrauch gemacht haben. Uebrigens haben die grossen und massgebenden Institute in Paris, Havre, Rouen nie diese Bestimmung ausgenutzt, sondern haben in richtiger Erkenntniss der Sachlage

ihre Warrants von ersten Bankinstituten beleihen lassen. Wie sehr die Coursfähigkeit eines Warrants davon abhängt, von wem derselbe beliehen wird, das lehrt Antwerpen.

Die National-Bank von Belgien hat bisher sich geweigert, die von dem Dock-Entrepôt in Antwerpen ausgereichten Warrants zu beleihen, weil angeblich ihr Statut das Warrantgeschäft nicht zulasse. Diese Weigerung hat genügt, um zu verhindern, dass die Warrants in der Weise in den Verkehr gelangt sind, wie das wohl im Interesse des Handels gewünscht wird. Erst in neuester Zeit, seit die Bank von Antwerpen die Beleihung von Warrants in den Kreis ihrer Geschäfte gezogen hat, hat das Waarenbeleihungsgeschäft einen Aufschwung erfahren. Wenn nun nach solchem Vorgang die Eventualität erwogen wird, dass das Lagerhausunternehmen, das seinen Schwerpunkt doch wesentlich in der Aufbewahrung und in der Erhaltung der deponirten Güter sieht und sehen muss, als Nebengeschäft die Beleihung der Warrants aufnimmt, so wird mit Recht hieraus die Besorgniss erwachsen müssen, dass einmal damit die Coursfähigkeit der Warrants leiden muss und sodann, dass das Lagerhaus die Möglichkeit zu Bevorzugungen einzelner Deponenten in der Hand haben wird, wodurch ein wesentliches Ziel der ganzen Lagerhauseinrichtung paralysirt werden würde.

Durch das hier über die stattgehabte Gründung eines Unternehmens, das in Russland als das erstentstandene derartige Institut, bei flüchtiger Betrachtung der Ziele desselben einige, entfernte Aehnlichkeit mit dem von uns hier behandelten Lagerhausunternehmen zeigt — Gesagte, sind wir dem uns vorgezeichneten Programm etwas vorausgeeilt. Wir können jedoch nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, dass selbst diese Anklänge, die sich im Statut der Nordischen Gesellschaft an ein öffentliches Lagerhausunternehmen finden, schwinden, wenn man die Bestimmungen des Statuts mit Rücksicht auf die principiell und in erster Reihe erforderlichen Vorbedingungen und Grundlagen für jedes öffentliche Lagerhaus, prüft. Es bleibt dann nichts mehr übrig, als eine Speichergesellschaft, die gleichzeitig Bank- und Commissionsgeschäfte betreibt, so dass wir mit Recht sagen dürfen, Russland hat zur Lösung der Lagerhausfrage bisher noch nichts gethan.

### D. Der Warrant-Verkehr.

Nachdem wir nun in den vorstehenden Blättern uns bemüht haben, an der Hand des uns zur Verfügung gewesenen Materials eine Uebersicht der gesetzgeberischen Thätigkeit der einzelnen Staaten Europas zu bieten, sowie die Entwickelung der Lagerhausinstitute, durch Zahlen, wie dieselben uns aus der Literatur bekannt oder uns direct durch das Entgegenkommen der einzelnen Lagerhausverwaltungen zugänglich gemacht worden sind, dargestellt haben, erübrigt es nunmehr näher auf die für den Handel so ungemein wichtige Institution des Warrant näher einzugehen, welche Institution

die Existenz eines öffentlichen Lagerhauses resp. eines Freilagers zur Vorbedingung hat.

In der Beantwortung der Frage: was ist ein Warrant? sind die verschiedenen Schriftsteller vielfach sehr weit auseinandergegangen, zum Theil deswegen, weil dieselben bei der Definition des Begriffes sich nicht streng genug an das betreffende System gehalten haben, welchem der Warrant dient. Wir haben schon früher gesehen, dass die Gesetzgebungen der verschiedenen Länder hier das sogenannte Einscheinsystem, dort das sogenannte Zweischeinsystem acceptirt haben. Je nach der Adoptirung dieses oder jenes Systems hat natürlich der Warrant auch eine ganz verschiedene Bedeutung, weshalb ein und dieselbe Erklärung für beide Systeme natürlich nicht passen kann. Wird nämlich von einem Lagerhausunternehmen nur *ein* Schein, Warrant genannt, ausgereicht, so fällt diesem Scheine in doppelter Richtung eine Wirksamkeit zu, nämlich, er ist einmal dazu bestimmt, als Pfandbrief zur Belehnung der in demselben bezeichneten, im öffentlichen Lagerhaus deponirten Objecte zu dienen, und sodann als Nachweis des Eigenthumsrechts an den in dem Warrant namhaft gemachten Objecten zu gelten. Der *eine* Schein dient also hier dem Deponenten der Waare nach zweien ihrer Natur nach verschiedenen Richtungen hin und hierdurch wird selbstredend die Definition bedingt.

Anders verhält es sich in dem Fall, dass das betreffende Lagerhausunternehmen zwei Scheine ausgiebt, hierbei werden die vorbezeichneten beiden Richtungen der Wirksamkeit getrennt, durch je einen Schein repräsentirt. — Das französische Gesetz von 1858 hat nun das Zweischeinsystem adoptirt und benennt die beiden Scheine Récépissé und Warrant.*)

---

*) Die verschiedenen Gesetzgebungen haben die beiden Scheine sehr verschieden bezeichnet, weshalb zur leichteren Orientirung hier die einzelnen Bezeichnungen folgen mögen, es nennt nämlich:

| | Frankreich. | England. | Belgien. | Oesterreich. | Italien. | Project des Finanzministeriums für Riga. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| den Schein, der zur Verpfändung der Waare dient: | Warant. | Warant. | Warant. | Warant. | fede di deposito. | Pfandschein. (залоговое свидѣтельство.) |
| den Schein, der die Eigenthumsübertragung vermittelt: | Récépissé. | Weighnote. (Warrant Duplicat). | Cedule. | | nota di pegno. | Warrant (складочное свидѣтельство). |

Von diesen beiden Scheinen hat der Warrant die Bestimmung, behufs Verpfändung der Waare bei dritten Personen verwandt zu werden, indem er, die in denselben verzeichneten Objecte repräsentirt und mit denselben dem Darleiher Sicherheit für seine Forderung gewährt. — Die Form des Warrant anlangend, so wird derselbe, wie schon bemerkt, von der Lagerhausverwaltung ausgestellt, und in demselben genau bemerkt, welche Güter, für welchen Betrag und bis zu welchem Zeitpunkt derselbe dem Inhaber des Récépissé hergeliehen worden ist. Es ist ferner zu beachten, dass der Warrant, nachdem er einmal indossirt und dieses erste Indosso in die Lagerregister des Lagerhauses eingetragen worden ist, jederzeit durch einfaches Blanco-Indosso von Hand zu Hand gehen kann, wie alle indossirbaren Börsenpapiere. Kennzeichnet das Ebengesagte wirklich Wesen und Inhalt des Warrant, so würden wir den Begriff „Warrant“ etwa in folgender Weise zu definiren haben: Der Warrant ist ein indossirbarer Pfandbrief, dessen Verfalltermin bei der Ausstellung bereits fixirt worden ist.

Der Lagerschein, dessen Wesen eben nur darin besteht, zu beweisen, dass in dem öffentlichen Lagerhause eine gewisse Waare, in gewisser Quantität niedergelegt worden ist, hat die Aufgabe, den Inhaber als Eigenthümer, wenn auch beschränkt durch die Belehnung der Güter, zu legitimiren und sodann den Waarenverkehr zu vermitteln, indem die Lagerscheine die Waaren vertreten und es dadurch möglich wird, dieselben von Hand zu Hand gehen zu lassen, ohne dass die Objecte selbst bewegt zu werden brauchen.

Ueber den Warrant-Verkehr liegen uns leider nur sehr spärliche statistische Daten vor. Ueber England, das diesen Zweig jedenfalls am Ausgedehntesten entwickelt hat, sind uns Auskünfte fast ganz unzugänglich gewesen. Es gehört ein Warrant-Verkehr in England zu den aller primitivsten Anforderungen, welche dort an einen grossen, oder besser überhaupt an einen Handelsplatz gestellt werden. Der Warrant-Verkehr ist eben in England

---

Das Statut der Russisch-nordischen Gesellschaft ist über diesen Punkt in eigenthümlicher Weise hinweggekommen. Es bestimmt nämlich der § 1 des Statutes, in welchem der Zweck der Gründung näher bezeichnet wird, Pkt. 3: „Ausstellung besonderer Bescheinigungen seitens der Gesellschaft über den Empfang von Waaren und Gütern, als: a. Warranten, gegen deren Versatz Vorschüsse von Creditanstalten und von Privatpersonen geleistet werden können, und b. Waarenversatzscheine (въ дополненіе къ варрантамъ, товаро-залоговыхъ свидѣтельствъ) als Ergänzung zu den Warranten, laut welchen die Gesellschaft sich verpflichtet, die vereinbarte Summe zur bestimmten Frist denjenigen Personen oder Anstalten auszuzahlen, denen solche Bescheinigungen von den Waareneigenthümern übermittelt worden“ (so die officielle Uebersetzung). Aus dieser Erklärung ist schwer zu entnehmen, welche Ziele man eigentlich dabei verfolgt hat, als man zwei Scheine schuf, die, wie es scheint, ein und denselben Zweck haben, nämlich zum Versatz zu dienen. Während in dieser Richtung hin Doppeltes geschehen ist, hat man andererseits die sonst übliche Empfangsbestätigung, den zweiten Schein, fortgelassen.

vollkommen eingebürgert und wird dort als etwas ganz unentbehrliches, und dies mit Recht, angesehen.

Wie die Handelsverhältnisse in England sich im Allgemeinen abweichend von denen des übrigen Europas entwickelt haben, so ist es auch mit dem Warrant-Verkehr gegangen, was seine Erklärung in dem in England ungemein ausgebildeten Check-Verkehr findet. Da in England kein Handlungshaus direct Zahlungen leistet, sondern solche immer durch einen Check auf die betreffende Bank anweist, mit der das Haus in Verbindung steht, so liegt es in der Natur des Verkehrs, dass man darauf bedacht ist, das Conto-Corrent bei der Bank möglichst zu kräftigen, um allzeit über die nöthigen Summen verfügen zu können. Offenbar hierdurch ist es denn gekommen, dass in England in den weitaus meisten Fällen die Warrants dazu benutz werden, als Unterlage für das Conto-Corrent zu dienen. Verpfändungen der Warrants kommen ja auch vor und werden dann stets durch einen Makler (Broker), der in der Regel auch Bankgeschäfte macht, vermittelt. Mit dieser Art des geschäftlichen Verkehrs hängt es wohl auch zusammen, dass in England in der Regel ein Schein, der Warrant, ausgereicht, und nur, falls der Einlagerer den besonderen Wunsch äussert, auch einen zweiten Schein zu erhalten, wird demselben ein Duplicat des Warrants, Weighnote genannt, ertheilt.

Die Ausreichung zweier Scheine wird daher wohl nur da eintreten, wenn der Einlagerer ein Darlehen auf die Waare sofort zu entnehmen die Absicht hat.

Endlich kann noch darauf hingewiesen werden, dass in England sich das Institut ganz ursprünglich entwickelt hat, ohne dass eine gesetzliche Bestimmung den Verkehr regelt. Alles beruht auf Gewohnheiten, die sich durch die Bedürfnisse der Handelsbewegung und der Handelsinteressen ganz von selbst herausgebildet haben. An diese Gewohnheiten hat sich dann eine gerichtliche Praxis angeschlossen und auf diese Weise sind ganz bestimmte Normen entstanden, die für einen Platz allgemeine Geltung haben, die aber deswegen auch sehr variiren.

Für uns am Ausgiebigsten und wegen des dort streng durchgeführten Zweischeinsystems, auch am Interessantesten, ist Frankreich. Frankreich hat bekanntlich die Lagerhausfrage und die damit eng zusammenhängende Frage der Belehnung der Güter durch das Gesetz vom Jahre 1858 geregelt. Dieses bestimmt nicht nur, dass die Lagerhaus - Verwaltungen verpflichtet sind zwei Scheine (Récépissé und Warrant) dem Deponenten auszureichen, sondern spricht auch ausdrücklich aus, dass die Bankinstitute mit Erlass einer Unterschrift die Warrants belehnen können. Ueber den Warrant-Verkehr liegen auch für Frankreich nur wenige Auskünfte vor, diese wenigen mögen hier folgen, um

zu zeigen, wie derselbe in Frankreich im Wachsen begriffen ist. Es wurden auf Warrants Vorschüsse gegeben:*)

| | |
|---|---|
| in Paris und St. Ouen 1873 . . . . . . . . . . . | 46,000,000 Frcs. |
| „ „ „ „ 1874 . . . . . . . . . . . . | 62,000,000 „ |
| in Havre 1873 im Dock Entrepôt (Freilager) . . . . . | 24,000,000 „ |
| „ „ „ in den Magasin generaux (Lagerhäusern) . | 42,263,310 „ |
| zusammen | 66,263,310 Frcs. |
| „ „ 1874 im Dock Entrepôt (Freilager) . . . . . | 29,000,000 „ |
| „ „ „ in den Magasin generaux (Lagerhäusern) . | 91,291,994 „ |
| zusammen | 120,291,994 Frcs. |
| in Rouen 1862 . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,867,806 „ |
| „ „ 1874 . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 10,531,477 „ |
| „ „ repräsentirte der Waarenwerth 1862 . . . . | 2,972,970 „ |
| „ „ „ „ „ 1874 . . . . | 14,952,612 „ |

Für das erfreuliche Wachsen und Blühen der Freilager und Lagerhäuser in Frankreich liegt der Grund nicht nur in dem Bedürfniss des Handels nach derartigen Erleichterungen und Bequemlichkeiten, sondern es ist auch sehr wohl zu beachten, dass das Gesetz von 1858 eine sehr gesunde Grundlage geschaffen hat, die das Aufblühen des Institutes beförderte und erleichterte. Frei von allen unnützen Formalitäten, die nicht nur den Verkehr erschweren, sondern in vielen Fällen auch im Kaufmann das Gefühl wachrufen, als könne sein Credit bei Belehnung seiner Waaren leiden, wenn man wahrnimmt, dass er keine Mühe scheut, um ein Darlehn zu erhalten, hat das Gesetz mit vielem Geschick nichts ausser Acht gelassen, was die Sicherheit für einen regen Verkehr beansprucht. Es sei hier gestattet, kurz den Geschäftsverlauf zu schildern, der sich von der Einlagerung der Waare bis zur Auslagerung derselben, sowie von der Ausstellung der beiden Scheine, bis zu deren Einlösung, abspielt.

Es übergiebt der Kaufmann A. dem öffentlichen Lagerhaus eine Partie Getreide von 10,000 Kilo mit dem Auftrage, dieselbe zu lagern und ihm

---

*) Da wir die Belehnungsfrage in Oesterreich weiter nicht besprechen wollen, wegen des dort üblichen Einscheinsystems, so sei hier nur kurz darauf hingewiesen, dass trotz der Mangelhaftigkeit des gewählten Systems doch eine verhältnissmässig starke in Anspruchnahme der Warrantbelehnung stattgefunden hat, namentlich wenn man erwägt, dass das Institut für Wien noch neu war.

Es sind nämlich Darlehen bewilligt worden:

| | |
|---|---|
| 1877 . . . . | 2,683,825 Gulden |
| 1878 . . . . | 2,540,510 „ |

dagegen behufs Verpfändung*) der Güter, die üblichen beiden Scheine auszustellen. Ist dieser Auftrag, durch Ausfüllung eines bereits gedruckt vorliegenden Formulars schriftlich gegeben und sind die Cerealien gelagert, so wird Seitens eines Agenten des Bankinstitutes, der stets im Lagerhaus anwesend zu sein pflegt, angegeben, wieviel das Bankinstitut, je nach der Angabe des Lagerhauses über die Beschaffenheit und Güte der Waaren, herzuleihen bereit sein wird. In der Regel wird bei Getreide je nach dem Stande des Getreidemarktes 60—80 % vom augenblicklichen Marktpreise bewilligt.

Nun giebt das Lagerhaus zwei Scheine aus, einen Warrant und ein Récépissé. Beide Scheine enthalten, nach Vorgang der Lagerhäuser von Paris, Havre u. s. w., usancemässig folgende Daten und zwar:

1) die Nummer, unter welcher die Waare deponirt wurde;
2) den Namen, Vornamen, Stand und Wohnort des Deponenten;
3) Bezeichnung des Transportinstitutes, das die Waare angebracht hat;
4) Bezeichnung der Waare nach Zahl, Art und Marke;
5) Beschaffenheit und Bruttogewicht derselben;
6) das Datum der Ausstellung und die Unterschriften des Directors und eines hierzu bestellten Lagerhausbeamten.

Nachdem die Ausstellung der beiden Scheine stattgefunden hat (im Stammende des Lagerhausregisters bleiben Copien zurück), wird der Warrant sofort dem belehnenden Bank-Institute durch Indossoment übertragen und dieses in die Lagerhausregister eingetragen, wobei gleichzeitig in dem Warrant notirt wird, wann die Schuld fällig ist und mit wieviel die Bank die Waare beliehen hat. Das Récépissé erhält gleichfalls die Notiz über den Fälligkeitstermin, und mit wieviel die auf demselben bezeichnete Waare belastet ist. Ist dieses Alles geschehen, dann behält der Agent der Bank den Warrant, wogegen er einen Check auf die belehnende Bank ausreicht. Der Einlagerer A behält das Récépissé als Nachweis, dass er Eigenthümer der Waaren ist. Von jetzt ab hat das Lagerhaus für die Waare zu sorgen, die dasselbe gegen Vorweis beider Scheine, oder aber gegen Vorweis des Récépissé, ergänzt und vervollständigt durch die Summe, welche die Bank auf die Güter hergeliehen hat, herausgeben darf. — Der Warrant dient dem Geldverkehr, wie alle übrigen Börsenpapiere, indem derselbe von Hand zu

*) Ueberall, wo das Zweischeinsystem durchgeführt worden ist, ist es den Einlagerern auch freigestellt, die Güter eben nur behufs Einlagerung dem Lagerhause zu übergeben, in welchem Fall dann auch nur eine Empfangsbescheinigung ausgereicht wird. Es ist aber fast durchgängig Handelsübung geworden, die Waare gleich beim Einlagern gegen Ausreichung beider Scheine zu deponiren, um damit jederzeit beliebig die Möglichkeit zu gewinnen, ohne weitere Schwierigkeit die Waaren belehnen lassen zu können.

Hand geht, und namentlich vielfach als Anlagepapier für Summen, die nur kurze Zeit placirt werden sollen, benutzt wird.

Ist der Verfalltag herangekommen, so hat sich der augenblickliche Inhaber bei dem Lagerhause zu melden, behufs Empfangnahme der auf dem Warrant verzeichneten Summe nebst den vereinbarten Renten. Inzwischen hat der Inhaber des Récépissé die dem Warrant-Inhaber schuldige Summe bei dem Lagerhause eingezahlt, so dass nunmehr der Warrant, bei geordnetem Verlaufe der Geschäfte aus dem Verkehre gezogen wird, womit der Inhaber des Récépissé wiederum das freie und unbeschränkte Verfügungsrecht über die Waare erhält.

Ist der Eigenthümer des Récépissé säumig mit der Zahlung gewesen und hat nicht präcise am Verfalltage die Warrantschuld erlegt, so muss der Warrantinhaber Protest erheben und zwar innerhalb 24 Stunden. Nach Verlauf weiterer 8 Tage, welche dem Inhaber des Récépissé, gewissermassen als Respittage, noch bewilligt werden, kann die Waare auf Verlangen des Warrantinhabers verkauft werden. Um den Verkauf zu effectuiren, bedarf es weiter keinerlei gerichtlicher Proceduren, das Präsentiren des seiner Zeit protestirten Warrant genügt, um die Lagerhausverwaltung zu veranlassen, die Waare zum Verkauf gelangen zu lassen, wobei das Gesetz von 1858 ausdrücklich der Verwaltung noch die Verpflichtung auferlegt, alles nur Mögliche zur Erleichterung und bestmöglichsten Veräusserung beizutragen. Der Verkauf geschieht durch einen Makler, und muss 3 Tage vorher an der Börse durch einen Anschlag bekannt gemacht sein.

Die vorbezeichneten 8 Tage nach der Protesterhebung sind der kürzeste Termin, nach Ablauf dessen zum Verkauf geschritten werden darf, der äusserste Termin, bis zu welchem der Verkauf effectuirt werden muss, ist ein Monat vom Tage der Protesterhebung ab gerechnet. Hat der Warrantinhaser diesen letzten Termin verstreichen lassen, so geht er damit seines Regressrechtes an den ersten Schuldner verlustig, was in allen den Fällen von Bedeutung ist, in welchen der erzielte Preis für die verkaufte Waare nicht genügt, um erstens die, dem Warrant voraus privilegirten Forderungen, wie die Lagerungskosten und etwaige Zollgefälle und sodann die Warrantschuld selbst nebst Renten zu decken. In solchem Falle ist der Warrantgläubiger auf den ersten Schuldner zur Deckung seiner Ansprüche zurückzugreifen berechtigt.

Was nun ferner das Récépissé anlangt, so enthält dasselbe im Wesentlichen dieselben Daten wie der Warrant. Aus der Bestimmung, die das Récépissé hat, nämlich lediglich als Legitimation für das Eigenthumsrecht zu dienen, folgt schon, dass gewisse Formalitäten, die zur Sicherstellung der Pfandgläubiger beim Eintritt des Warrants in den Verkehr nothwendig erscheinen, hier fortfallen können, indem einfach ein jeder Inhaber der berechtigte Disponent über die Waare ist. So hat man denn auch hier die

Eintragung des ersten Indossoments fortgelassen und kann das Récépissé sofort mit einem Blanco-Indosso versehen in den Handel treten und die darauf verzeichneten Güter vertreten. Für den Käufer handelt es sich jetzt nur darum, die Waare besichtigen zu können oder eine Probe zu erhalten, von der derselbe sicher ist, dass es eine Durchschnittsprobe ist, also ein zutreffendes Urtheil über den Zustand der Waare zulässt. Beides wird ihm ermöglicht. Entweder, es wird ihm gestattet, die Waare im Lagerhause zu besehen, oder aber er requirirt gegen Erstattung einer ganz geringfügigen Abgabe direct von der Lagerhausverwaltung eine Probe, die dann unter Garantie der Verwaltung als Durchschnittsprobe gilt. Hat der Käufer sich so Gewissheit über die Qualität der Waare verschafft, so hat er dem Verkäufer nur die Differenz zwischen der belehnten Summe und dem vereinbarten Kaufpreis zu zahlen, und kann dann seinerseits nach Erhalt des Récépissé frei über die Waare weiter verfügen. Diese Geschäftsoperation lässt sich nun so oft wiederholen, als sich dazu Gelegenheit bietet, ohne dass irgend welche Kosten dabei den beiden Contrahenten entständen, da die Objecte selbst nicht bewegt zu werden brauchen.

Falls nun der jeweilige Inhaber des Récépissé, veranlasst durch eine günstige Handelsconjunctur, den Wunsch haben sollte, die mit einer Warrantschuld belehnte Waare schon vor dem Verfalltage zu verkaufen, so stehen ihm hierzu zwei Wege offen, entweder er verständigt sich mit dem augenblicklichen Warrantinhaber, falls derselbe ihm bekannt sein sollte, über die zeitigere Einlösung des Warrant, oder aber falls der Warrantinhaber nicht ermittelt werden kann oder derselbe nicht auf die vorzeitige Einlösung eingehen will, so deponirt der Récépisséinhaber den Betrag der Warrantschuld nebst vereinbarten Renten (falls dieselben nicht schon gleich bei der Belehnung von dem Darlehn in Abzug gebracht worden) bis zum Verfalltag bei der Lagerhausverwaltung und erhält dann die Waare zu seiner freien Disposition. Der Rentenverlust bis zum Verfalltage wird in der Regel nicht von grosser Bedeutung sein, da eine derartige Abwickelung der Geschäfte nur veranlasst werden kann, falls ein gutes Geschäft in Aussicht steht und der Rentenverlust also in der Regel reichlich eingeholt werden wird. Noch zu erwähnen wäre, dass es auch jederzeit gestattet ist, den über eine grössere Partie Waaren ausgestellten Warrant nebst dem Récépissé in beliebige Theile zu zerlegen. Hierzu wird aber die Präsentation beider Scheine nothwendig.

Es würde zu weit führen, wollten wir hier auch speciell die Verwaltung der Lagerhäuser und Freilager besprechen, es darf hier nur darauf hingewiesen werden, dass für eine gleichmässige Behandlung sämmtlicher Einlagerer, für stets erhaltbare Auskünfte, für die Entnahme von Proben und für Besichtigung der Güter gehörig Sorge getragen ist und dass die Verwaltung derselben concentrirt ist in der Hand eines geschäftsführenden Directors.

Wenn in der vorstehenden Erläuterung durchgehend der Ausdruck Lagerhausverwaltung gebraucht worden ist, so soll das nicht so verstanden werden, als gelten für die Entrepôts andere Bestimmungen und Regeln, in Betreff der Behandlung der deponirten Güter, der Ausstellung der Warrants und Récépissés etc. In der That ist die ganze Handhabung und Durchführung der Geschäfte, hier, wie dort dem Publicum gegenüber ein und dieselbe. Verschieden ist nur das Verhältniss der Zollbehörde gegenüber, denn während diese mit den im Lagerhause niedergelegten Gütern nichts zu schaffen hat, unterliegen die im Entrepôt deponirten Waaren allerdings ihrer Aufsicht, da dieselben während der Lagerung frei vom Zoll sind, der erst bei ihrem Austritt in den Handel erhoben wird. Das französische Lagerhausgesetz gestattet aber den Eigenthümern der im Entrepôt gelagerten Güter, sowohl die Entnahme von Proben, als auch die Vornahme aller solcher Manipulationen mit den Gütern, durch welche die Einnahmen des Staates aus den Zollgefällen nicht alterirt werden.

Um die Handelsbewegung möglichst zu concentriren, werden dann noch als weiterer Hebel die Versteigerungen en gros benutzt. Auch diesen Zweig des Lagerhausgeschäftes regelt das französische Gesetz von 1858 und zwar hat man in Frankreich, wie auch in England in diesen Versteigerungen en gros ein Mittel gefunden, Käufer auch aus der Ferne heranzuziehen und dadurch den Waarenaustausch zu fördern, indem die Käufer, bei den Versteigerungen häufig zugleich Producenten sind, die ihre Erzeugnisse dann gleichzeitig an den Markt bringen. Andererseits aber dienen die Versteigerungen auch als Regulator für die Preise der am Platz selbst consumirten Waaren, indem die Händler in der Regel verhältnissmässig billige Einkäufe machen, und daher auch wiederum zu geringeren Preisen verkaufen können.

Hiermit können wir unsere Betrachtungen über das Lagerhausinstitut, wie es sich in Europa entwickelt hat und dort dem Handel dienstbar ist, schliessen.

Kurz sei hier nur noch resumirt, welche leitenden Principien wir als massgebend in den Gesetzgebungen des Auslandes durchgeführt gefunden haben. Da sehen wir, dass das französische Gesetz vom Jahre 1858 als die leitenden Grundsätze, die auch von den meisten anderen Staaten recipirt worden sind, die folgenden aufgestellt, und dass die Praxis dieselben als zweckentsprechend im Handelsverkehre verwerthet hat:

1) die Lagerhausunternehmung beschäftigt sich mit der Lagerung und Erhaltung der deponirten Güter;

2) die Lagerhausunternehmung stellt zwei Scheine (Warrant- und Lagerschein), behufs Verpfändung und Verkaufes der Waare aus;

3) die Lagerhausunternehmung vermittelt die Versicherung der deponirten Güter gegen Feuersgefahr;

4) die Lagerhausunternehmung belehnt weder selbstständig die deponirten Güter, noch nimmt sie dieselben bei sich selbst in Versicherung gegen Feuersgefahr, noch vermittelt sie den Verkauf derselben.

In der Theilung des Risicos und darin, dass die Lagerhausunternehmung zur deponirten Waare nur im Verhältniss des Depositars steht, ohne an der Handelsbewegung und des mit derselben in Verbindung stehenden erweiterten Geschäftskreises sich zu betheiligen, hat die Handelswelt des westlichen Europas die Sicherheit für den Verkehr im Lagerhaus gefunden.

## E. Lagerhausunternehmen für Riga.

Was ist nun in dieser wichtigen Frage bisher in Riga gethan, und was würde Riga durch die Errichtung eines Lagerhauses und Freilagers für seinen Handel und damit für das von Riga exploitirte und bediente Handelsgebiet gewinnen?

Aus den uns gütigst zur Einsichtnahme überlassenen Actenstücken haben wir entnommen, dass der Börsen-Comité bereits im Jahre 1869 sich mit der Frage der Gründung einer Gesellschaft „zur Waaren-Speicherung in Riga“ beschäftigt und diese Frage zu dem Zweck einer Commission, bestehend aus Vertretern der hiesigen Banken, zu näherer Erörterung übergeben hatte. Die Commission hat sich in ihrem Statutenentwurf ziemlich eng an die für Russland bereits bestätigten Statuten angelehnt, hat hierbei auch die Ausreichung nur eines Scheines (Warrant) „behufs Erleichterung des Verkaufes oder der Beleihung der Waaren“ in Vorschlag gebracht, und schliesslich proponirt, die in Aussicht genommene Gesellschaft zur Waaren-Speicherung mit der bereits Allerhöchst am 20. Januar 1867 bestätigten Gesellschaft „das Central-Waarendépôt in Riga“ zu vereinigen und demgemäss das Statut der letzteren entsprechend zu ergänzen. Dieser Vorschlag wurde vom Börsen-Comité acceptirt und die Ergänzung des Statutes „der Central-Waarendépôts“ in der Weise ausgeführt, dass dieser Gesellschaft auch das Recht zur Ausreichung von Warrants ertheilt wird. Der hienach veränderte und ergänzte Entwurf zeigt nun allerdings einen wesentlichen Fortschritt darin, dass er an Stelle des einen Scheines, zwei Scheine (Lagerschein und Warrant) auszureichen bestimmt, während andererseits vielerlei erschwerende Formalitäten beibehalten sind. Die gewählte Form, um das Warrantgeschäft in Riga einzuführen, fand jedoch in Petersburg zuständigen Ortes nicht die erforderliche Genehmigung, vielmehr wurde gewünscht, für das Warrantgeschäft eine besondere Gesellschaft zu gründen (September 1871). Gleichzeitig wurde der Entwurf zu den betreffenden Statuten beigefügt. Im October desselben Jahres ertheilte der Börsen-Comité die geforderte Antwort, in welcher zu einzelnen Bestimmungen Abänderungen in Vorschlag gebracht wurden.

Im Juli 1875 übersandte das Finanzministerium einen neu redigirten Statutenentwurf, nachdem sich zuvor auch das Justizministerium zur Sache geäussert hatte.

Damit schliessen die Verhandlungen des Börsen-Comités, um das Zustandebringen dieses für den Handel Rigas so hochwichtigen Institutes. Aus welchen Gründen der Börsen-Comité seine, bis dahin die Sache fördernde Thätigkeit beanstandet hat, wodurch die weitere Behandlung in's Stocken gerathen ist, lässt sich aus der Acte nicht entnehmen; gleichwohl müssen wir gleich hier bemerken, dass der in dem Finanzministerium zusammengestellte Statutenentwurf mit einigen Ergänzungen und Fortlassungen, die durch die Erfahrungen des westlichen Europas bedingt erscheinen, die Grundlage zu einer gesunden Entwickelung des Institutes bieten würde.

Was nun dieses Project*) anlangt, so müssen wir Allem zuvor gegen den Namen „Rigascher Warrant-Verein", den man dem Institute beigelegt hat, das Bedenken erheben, dass derselbe keineswegs den Character desselben kennzeichnet. Der Name kann leicht zu der Annahme verleiten, als ziehe der Verein in seinen Geschäftskreis die Beleihung der ausgereichten Pfandscheine (Warrants). Das ist nun aber garnicht der Fall, denn der § 1 sagt, dass die Gesellschaft gegründet wird, um Lagerräume zu erbauen, in denselben Waaren zu speichern, gegen die gespeicherten Waaren Lagerscheine und Warrants auszureichen, resp. Waaren im Auftrage der Einlagerer zu verkaufen. Also nichts von einer Warrantbelehnung. Sodann muss aber vorgreifend hier schon darauf hingewiesen werden, dass in dem Statuten-Entwurf des Finanzministeriums mit der Bezeichnung Warrant, im Gegensatz zur europäischen Gesetzgebung, nicht der Pfandschein, sondern der Lagerschein bezeichnet wird. Es würden also auch sehr leicht missverständliche Auffassungen begünstigt werden. Wir würden daher, an Stelle des gewählten Namens vorschlagen, das Unternehmen „Lagerhaus der Stadt Riga" zu benennen, damit wäre wenigstens, ein in der Handelswelt Europas geläufiger Name gewählt, der ausserdem das Wesen der Sache besser präcisirt.

Der I. Abschnitt (Zwecke der Gründung und Capital der Gesellschaft) bietet wenig, was sich gegenwärtig schon zu einer Besprechung eignet, nur der § 1 Punkt 3 enthält eine sehr bedenkliche und sehr erwägungswerthe Bestimmung, er sagt nämlich: die Gesellschaft wird gegründet:

1) —, 2) —, 3) „zur Effectuirung des Verkaufs von zur Aufbewahrung empfangener Waaren und Frachten im Auftrage und für Rechnung ihrer Eigenthümer."

Alle Gesetzgebungen Europas stimmen in dieser Frage überein, indem sie alle ohne Ausnahme (soweit bekannt) es den Lagerhausunternehmungen

*) Vide Beilage IV.

verbieten, irgend welche Geschäfte abzuschliessen, deren Object die im Lagerhaus deponirte Waare ist. Die Thätigkeit der Lagerhausverwaltung wird überall auf die Manipulationen beschränkt, die speciell mit der Erhaltung und der Ein- und Auslagerung der Waaren verbunden sind. Für diese Beschränkung der Thätigkeit der Lagerhausunternehmung haben die Gesetzgeber sehr zutreffende Gründe gehabt. Denn soll das Lagerhaus wirklich ein neutraler Boden sein, auf dem sich ein jeder Einlagerer frei und gleichbehandelt bewegen kann, so ist es nothwendig, dass die Verwaltung durch keinerlei eigene Interessen veranlasst werden könnte, den einen Einlagerer einem andern gegenüber zu bevorzugen. Dieses würde aber sehr leicht eintreten, wenn die Verwaltung von einem Einlagerer beauftragt werden würde, den Verkauf der Waare zu vermitteln und dieselbe hierbei die Aussicht auf die Einnahme aus der Commission hätte, während andere Einlagerer die Vermittelung des Unternehmens nach dieser Richtung hin nicht in Anspruch nehmen. Ausserdem würde die Sicherheit durch Häufung verschiedener Geschäftswahrnehmungen nicht unwesentlich beeinträchtigt werden, wodurch selbstredend der Verkehr sehr leiden müsste. Auf der absoluten Sicherheit des Verkehrs im Lagerhaus ist nun aber das Unternehmen selbst und das ganze Belehnungsgeschäft begründet; ist diese nicht zweifellos, so ist der Werth des Unternehmens für den Handelsverkehr fraglich, daher mit Recht selbst jeder Schein, durch den diese Fundamentalbedingung für die Lebensfähigkeit und das Blühen des Institutes leiden könnte, vermieden werden muss. Es muss daher der Punkt 3 des § 1 fortfallen.

Von wesentlich viel grösserem Interesse als der I. Abschnitt, ist der Abschnitt II „Operationen des Vereins.“ Von der Fassung und dem Inhalt dieses Abschnittes hängt Alles ab, weshalb wir uns denn auch mit demselben, soweit es sich um Wesentliches handelt, eingehender zu beschäftigen haben werden.

Ad § 13. Dieser Paragraph enthält die Bestimmungen über die Verwendung des Anlagecapitals und besagt in seinem letzten Satz: „Dieser Theil des Grundcapitals (d. h. ¹/₅ desselben) wird zu Operationen im Warrantgeschäft verwendet.“ Dass eine solche Ausdehnung der Geschäfte unzulässig ist, haben wir eben angedeutet, wie wir auch ganz speciell die Belehnung der deponirten Waaren durch die Lagerhausunternehmung selbst auf Seite 40 besprochen und deren Unzulässigkeit betont haben. Frankreich hat den Zusatz zu seinem Gesetz von 1858, danach die Lagerhausverwaltung die ertheilten Warrants beleihen darf, offenbar unter dem Druck der politischen Verhältnisse des Jahres 1870 gemacht, in der Hoffnung dadurch mehr Mittel für Handel und Industrie flüssig zu machen und die schwere Krisis, die den Kriegsereignissen unvermeidlich folgen musste, leichter überwinden zu können. Aber wie schon früher bemerkt, die massgebenden Lagerhausverwaltungen haben in richtiger Erkenntniss der Consequenzen von dem

Zugeständniss keinen Gebrauch gemacht, und ihrem Beispiele folgen heute die grösste Mehrzahl der Lagerhäuser. Eine Ausnahme werden vielleicht gezwungenermassen diejenigen machen, welche in kleinen Hafenstädten belegen sind, in denen es an Bankinstituten fehlt. Hier ist es eine Forderung der Nothwendigkeit, die für Riga nicht vorliegt.

Zum § 14 wäre nur der Zusatz zu machen: „Im Uebrigen treten Erhöhungen der Gebührentaxe erst 3 Monate nach deren Veröffentlichung in Kraft," damit die Einlagerer, welche etwa mit Zugrundelegung der bisher giltig gewesenen Taxe Geschäfte abgeschlossen haben, nicht im Schaden und Nachtheil gebracht werden durch eine plötzliche Steigerung.

Der § 16, wie er gegenwärtig im Entwurfe in seinem ersten Abschnitte (nämlich: „Noch nicht vom Zoll bereinigte Waaren darf der Verein nur mit Genehmigung des Zollressorts in Verwahrung nehmen. Solche Waaren müssen sich unter Zollverschluss befinden") lautet, schliesst den segensreichen Einfluss, den ein Freilager auf einen Handelsplatz und namentlich einen Hafenort wie Riga, der berufen ist, einen nicht unbedeutenden Theil Russlands mit den hier für die Consumtion nothwendigen Culturerzeugnissen des westlichen Europas und der warmen Zonen zu versorgen, vollkommen aus. Wenn die Aufnahme in das Freilager von der Genehmigung der Zollbehörde abhängig gemacht werden soll, ja dann sind die Importeure nie sicher, dass dieselbe Waare, die heute dem Freilager aufzunehmen gestattet wird, morgen von der Einlagerung ausgeschlossen wird. Aber selbst abgesehen von der Unsicherheit, die hierdurch hervorgerufen werden würde, so müsste auch bei loyaler Behandlung der Einlagerer seitens der Zollbehörde dem Unternehmen der Boden genommen werden durch die Bestimmung, dass „solche Waaren sich unter Zollverschluss befinden müssen," damit wäre dann das Freilager zu einem blossen Zollschuppen herabgedrückt. Soll dem Import Rigas derselbe Dienst durch das Freilager geleistet werden, wie dem Export durch ein öffentliches Lagerhaus, dann dürfen solche beschränkende und hemmende Bestimmungen nicht den Verkehr einengen; dann muss dem Einlagerer dieselbe freie Disposition über die deponirte Waare ermöglicht werden, wie sie der Einlagerer einer Waare im öffentlichen Lagerhause besitzt; dann muss ihm die Möglichkeit, gewisse Manipulationen vorzunehmen, wie solche gerade bei Importgütern vorkommen und mit ihnen vorgenommen werden müssen, um sie vortheilbringend in den Handel setzen zu können, geboten werden. Die ausländische Gesetzgebung hat diesem Bedürfnisse auch vollkommen Rechnung getragen. Das französische Gesetz vom Jahre 1858 gestattet die freie Behandlung der importirten, zollpflichtigen Waare, unbeschadet der Rechte der Zollbehörde, für deren Conservirung die Unternehmung nicht nur mit ihrem Depot, sondern auch mit ihrem gesammten Vermögen Bürgschaft leistet. Das österreichische Gesetz von 1866 besagt: es können mit den im Freilager deponirten Waaren

alle diejenigen Manipulationen vorgenommen werden, welche nach den allgemeinen Zollregeln gestattet werden, „insbesondere" ist hierunter zu verstehen „die Aus- und Umpackung und Theilung der Päcke, die Theilung der Waare in mehre Behältnisse, die Besichtigung, Umzeichnung, Abwaage, die Nachfüllung von Flüssigkeiten, Mischung derselben und überhaupt jede ohne Gefährdung der Gefällsansprüche mögliche, zur Erhaltung der Waare und zur Vorbereitung derselben für den Verkauf und zur Ausführung desselben dienende Manipulation gestattet."

Wenn der Import wirklich gehoben werden soll und man sich zu diesem Zwecke des sonst sehr geeigneten Mittels, nämlich der Errichtung eines Freilagers bedienen will, dann muss der Verkehr in demselben auch dem entsprechend bequem gemacht werden und etwa durch folgende Bestimmungen geregelt werden: Noch nicht vom Zoll befreite Güter werden im Freilager deponirt, dessen Aus- und Zugänge unter zollamtlicher Aufsicht gehalten werden und zu dem die Organe des Zollamtes, behufs vorzunehmender Revisionen, jederzeit Zutritt haben. Bei Deponirung der Güter wird seitens des Zollamtes declarirt, welche Abgaben, Zollgefälle etc. an der Waare haften, für deren Erlegung das Freilager mit seinem ganzen Vermögen einsteht. Werden deponirte Güter wieder über die russische Zollgrenze zurückexpedirt oder aber transito weiter befördert, nachdem sie im Freilager gelagert haben, so werden keinerlei Zollabgaben erhoben resp. findet die Zollerhebung erst am Bestimmungsorte statt. Beim Austritt der Güter aus dem Freilager in den Verkehr werden die anfangs schon festgesetzten Zollabgaben und sonstigen Gefälle etc. erhoben und dem Zollamt überwiesen.

Durch eine solche Regelung des Verkehrs im Freilager wären einerseits die Interessen des Zollamtes vollkommen gewahrt, während andererseits der freie Verkehr nicht behindert werden würde. Es würde dann auch das Ziel und der Zweck des Freilagers erreicht werden, nämlich: die Importgüter, bevor dieselben in den Verkehr treten, frei zu halten von der Zinslast, die durch vorzeitige Erlegung der Zollgefälle erwächst, wodurch die Waare vertheuert wird. Sodann aber würde der in der Waare selbst ruhende Werth durch Belehnung mobil gemacht werden können, wodurch für den Handelsverkehr neue Mittel flüssig gemacht würden.

Anlangend den Schlusspassus des § 16, betreffend die Aufsicht über Spirituosen und Taback, so hätte sich die Aufsicht der Acciseverwaltung innerhalb derselben Grenzen zu bewegen, wie das Zollamt. Es würde daher der Schluss lauten müssen: „das Gleiche gilt nur unter Hinzuziehung der Acciseverwaltung für diejenigen Waaren, welche der Accise unterliegen, als Spirituosen und Taback."

Der § 19 des Entwurfes hat leider die Bezeichnung Warrant für den Lagerschein beibehalten, während doch überall im westlichen Europa mit der Bezeichnung der Warrant der Begriff des Pfandscheines verbunden wird.

Wenn zur Rechtfertigung dieser, dem Handelsbrauche der übrigen europäischen Culturländer entgegenstehenden Bezeichnung seitens des Finanzministeriums angeführt wird, dass die gleiche Bezeichnung schon in anderen Statuten gewählt worden ist, so scheint darin noch kein zwingender Grund zu liegen, bei der Einführung des Institutes in Riga von den sonst allgemein gebräuchlichen Bezeichnungen abzuweichen. Es liesse sich allenfalls ein erklärender Grund für die Beibehaltung der für Russland gewählten Bezeichnungen finden, wenn die vom Lagerhause ausgestellten Documente (Warrant- und Lagerschein) dazu bestimmt wären, die Handelsbeziehungen zwischen dem Innern Russlands und Riga zu vermitteln. Das ist ja aber garnicht der Fall, beide Scheine haben ihre Bedeutung nur für und in Riga, weil der eine Schein (Lagerschein) nur den Handelsverkehr am Orte selbst erleichtern, der andere (Warrant) dagegen eine grössere Handelsbewegung, durch Mobilmachung sonst todt liegender Capitalien möglich machen soll. Ist dem ersteren durch seine Natur unmöglich gemacht, sich von Riga zu entfernen, so ist beim letzteren der in der Regel nicht über 6 Monate hinaus fixirte Verfalltermin ein Hinderniss hiezu.

Sollte es aber nicht möglich sein, die sonst in Europa üblichen Bezeichnungen der beiden vorbezeichneten Documente für Riga zu erlangen, nun dann lasse man die Bezeichnung Warrant überhaupt ganz fort und nenne die beiden Scheine Lagerschein und Pfandschein,*) dann ist wenigstens die verwirrende Benennung Warrant vermieden.

Anlangend die geforderten Angaben, die der Lagerschein enthalten soll, so wäre dagegen nur zu bemerken, dass dieselben recht detaillirt sind und ohne der Sache selbst zu schaden, sehr gut gekürzt werden können. So namentlich ist ad 1 die Angabe des effectiv eingezahlten Capitals, überhaupt von keiner Bedeutung für die Sicherheit des Verkehrs, da dasselbe ja Verwendung finden soll zur Ausführung von Bauten, nicht aber zu Bankoperationen, ganz speciell hat diese Angabe im vorliegenden Fall keinen Werth, da die Kaufmannschaft Rigas die Unternehmerin ist und dieser Umstand ungleich vielmehr Sicherheit und Solidität dem Unternehmen gewährt, als vielleicht eine Million Rubel effectiv eingezahlten Capitals. Die Angabe fällt daher besser weg.

Ad 7. Können die Worte „oder die Anzahl der Gegenstände“ fortfallen, da sie nur eine Wiederholung des ad 6 schon Verlangten, nämlich die Angabe über: „die Anzahl der Colli oder Partien“ ist.

Die Punkte 10 und 11 scheinen Forderungen zu enthalten, die mindestens nicht zum Vortheil des Unternehmens gereichen, sehr leicht aber

*) Wir werden im weiteren Verlauf die Bezeichnung Lagerschein und Pfandschein, statt wie bisher, Lagerschein und Warrant beibehalten.

dasselbe schädigen können. Denn die Forderung, dass der Termin angegeben werden soll, an dem die Waare abgenommen werden muss, versetzt den Einlagerer in die unbequeme Situation zu einer ihm vielleicht ungeeigneten Zeit die Waaren verkaufen oder aber andernorts unterbringen, im günstigsten Falle aber eine neue Vereinbarung mit dem Lagerhause treffen zu müssen. Durch die Erfüllung dieser Forderung kann nur Unsicherheit geschaffen werden, ohne dass irgend ein Vortheil andererseits erreicht wird. Ferner ist die Angabe, ob und wieviel eventuell von den Lagerhausgebühren erlegt worden sind, gleichfalls unnöthig, weil es den Lagerschein und den Pfandschein nur complicirter macht, während in der Praxis kein Einlagerer die Gebühren pränumeriren wird, vielmehr die Regulirung dieser Kosten immer dem letzten Inhaber zufallen lassen wird. Keiner von den vielen uns vorliegenden Formularen anderer Orte enthält eine solche Forderung. Endlich muss der Punkt 12 ganz umgestaltet werden, da derselbe in seiner gegenwärtigen Fassung die Bestimmung eines öffentlichen Lagerhauses und eines Freilagers durchaus unklar kennzeichnet. Ist nämlich ein zollpflichtiges Gut importirt und soll im öffentlichen Lagerhaus deponirt werden, so muss es vorher zollamtlich bereinigt sein, sonst kann es im Lagerhause überhaupt keine Aufnahme finden. Ist dieses vorbezeichnete Gut dagegen dazu bestimmt, im Freilager untergebracht zu werden, so ist es stets unverzollt, denn die Aufgabe des Freilagers ist es eben, unverzolltes Gut so lange aufzubewahren, bis dasselbe in den Verkehr tritt.

Der Punkt 12 sollte daher lauten: „ist eine Waare im Freilager deponirt, so ist ausser den vorbezeichneten Angaben, auch eine Notiz über die Höhe der auf der Waare ruhenden Zollgefälle zu machen.“

Endlich wäre noch zum § 19 zu der bereits vorhandenen Anmerkung, eine weitere hinzuzufügen und zwar folgenden Inhaltes: „2) Die Scheine sind von grüner Farbe, sofern sie über im Lagerhause, von hellgrüner Farbe sofern sie über im Freilager deponirte Güter ausgestellt sind.“

Eine derartige äussere Kennzeichnung empfiehlt sich für den Verkehr sehr.

Welchen Zweck der Schlusssatz des § 20: „die Aufschriften, welche die Lagerungsbedingungen beglaubigen, werden unterzeichnet: auf dem Lagerscheine vom Darlehngeber, auf dem Pfandscheine jedoch vom Waaren-Eigenthümer“ haben soll, ist unverständlich. Zu bemerken ist nur, dass nirgend sonst eine solche „beglaubigende Aufschrift“ auf den Scheinen gemacht wird und sodann, dass, falls diese complicirende Form für Riga speciell eingeführt werden sollte, dadurch eine ganz bedeutende Geschäftserschwerung hervorgerufen werden würde, die der Entwickelung des Unternehmens schwerlich nutzbringend sein kann. Will man durch diese Aufschrift eine specielle Anerkennung der Lagerhausordnung und der Statuten erreichen, so muss bemerkt werden, dass beides bei der Einlagerung der Güter ge-

Auf dem zu diesem Lagerschein gehörigen Pfandschein haftet die Summe von Rbl. ........ (....................) zahlbar den .................... 18 ...... Das erste Indossament des Pfandscheines ist in den Büchern des Lagerhauses vermerkt.

*Director* ..............................

# Lagerhaus der Stadt Riga.

**Lagerschein Nr.** ..................

über am .................................... 18 .......... im Magazin Nr. ..........
Lager Nr. .......... für Rechnung oder Ordre des Herrn ..............................
.................................................. in .............................. eingelagerte:

| Anzahl. | Gattung. | Märke. | № | Gewicht. | Inhalt. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Vorstehend verzeichnete Waaren lagern nach Vorschrift der Lagerhausordnung und der Allerhöchst den ................................ 18 .......... bestätigten Statuten, sind gegen Brandschaden für den Betrag von Rbl. .............. versichert und mit Lagerspesen behaftet seit dem .................................... 18 ..........

Riga, den .................................... 18 ..........

№ .................. *Director* ..................................

*Buchhalter* ..............................

---

Gehörig zum Lagerschein sub Nr. ..................

# Lagerhaus der Stadt Riga.

**Pfandschein.**

Belehnt mit .................................... zahlbar den .......................... 18 ..........

Für die Summe, welche auf der Rückseite durch das erste Indossament bestimmt ist, haften nachbeschriebene Waaren, wofür Lagerschein ausgestellt worden sub Nr. .......... auf den Namen von .............................. oder dessen Ordre

| Anzahl. | Gattung. | Märke. | № | Gewicht. | Inhalt. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Vorstehend verzeichnete Waaren lagern nach Vorschrift der Lagerhausordnung und der Allerhöchst den .................... 18 .......... bestätigten Statuten, sind gegen Brandschaden versichert, mit Lagerspesen seit dem .................... 18 .......... und der Tilgung dieses Pfandscheines behaftet, sofern dessen erstes Indossament vorgemerkt worden.

Riga, den .................................... 18 ..........

*Director* ..............................................

*Buchhalter* ..............................................

# Indossamente.

Ausgeliefert an die Ordre von ..............................................................

Riga, den .............................................................. 18..........

(Unterschrift.)

## Erstes Indossament.

Uebertrage diesen Pfandschein an die Ordre von ..............................
.............................................................. in .................... für die Summe von
Rbl. .................... (..............................................................)
zahlbar den .............................................................. 18..........

Riga, den .............................................................. 18..........

(Unterschrift.)

Vorstehendes 1. Indossament ist statutenmässig vorgemerkt worden, was hiermit bescheinigt.

Riga, den .............................................. 18..........

*Director* ..............................................................

schieht, indem der Deponent den Wunsch der Einlagerung schriftlich abgeben muss und zwar durch Ausfüllung eines gedruckt vorliegenden Formulars, das die erforderliche Anerkennung aller bestehenden Reglements etc. enthalten muss. Es ist überhaupt darauf ein viel grösseres Gewicht zu legen, als in dem Entwurf geschehen, dass die beiden Scheine frei von allen nebensächlichen Auskünften, nur das für das Geschäft Wesentliche enthalten. Der Schlusssatz fällt daher am besten ganz weg. Mit Zugrundelegung der Bestimmungen des Entwurfes und den von uns in Vorschlag gebrachten Emendationen, würde sich das beiliegende Formular zu den Scheinen empfehlen.

Die Forderung des § 21, danach sowohl das erste Indossament des Pfandscheines, wie auch das des Lagerscheines in die Lagerhausregister eingetragen werden müssen, ist nach dem Zweck, den man mit dem Indossament erreichen will, überflüssig. Die Eintragung des ersten Pfandschein-Indossaments ist nothwendig, aber auch vollkommen genügend. Durch dieses Indossament wird der Act der Verpfändung constatirt und damit der Anspruch einer dritten, zur Waare in keiner directen Beziehung stehenden Person begründet, aus diesem Grunde ist die Eintragung des ersten Indossaments von Bedeutung, weil damit ein neues, vorher nicht bestandenes Recht begründet wird (das Pfandrecht des Darleihers), die Eintragung weiterfolgender Indossamente ist dagegen entbehrlich, weil durch dieselben nur ein bereits schon bestehendes Recht an der Waare weiter gegeben wird, es sich also nicht um die Creirung eines neuen Rechtes, wie bei dem ersten Indossament handelt.

Aus diesem letztangeführten Grunde ist daher auch die Eintragung des ersten Indossaments des Lagerscheines unnöthig, da durch das Indossament nur das bereits bestehende Recht des Einlagerers an der Waare auf eine dritte Person übertragen wird, es fällt somit der Grund für das Eintragen des ersten Indossaments, wie ein solcher beim Pfandschein allerdings vorliegt, beim Lagerschein fort und muss daher, um unnütze Belästigungen der Verwaltung, wie des Handelsstandes zu vermeiden, wegfallen. Es werden daher die Worte „auf dem Lagerschein und“ in Fortfall kommen müssen.

Der folgende § 22 steht in offenem Widerspruch, sowohl zum § 21, wie auch in seinen beiden Theilen zu einander. Bestimmt der § 21 die Eintragung der beiden Indossamente (die nach unserer Auseinandersetzung jedoch nur auf den Pfandschein zu beschränken sein wird), so sagt der § 22 dem entgegen, dass auch ein Blanco-Indossament zulässig ist. Nun ist ja eine derartige Uebertragung sehr wohl angängig, für den Fall, dass der Einlagerer der Waare, diese, ohne dieselbe vorher verpfändet zu haben, verkauft, dann ist aber die Forderung in der zweiten Hälfte des § 22, danach in solchem Fall „die als Darlehn gegebene Summe etc.“ auf beiden Scheinen vermerkt werden müsse, unrichtig, weil unerfüllbar. Am besten fällt dieser § 22 ganz fort, oder er müsste sachgemäss etwa lauten: Ist der

Pfandschein noch nicht behufs Beleihung desselben cedirt, so findet die Uebertragung des Pfandscheines und des Lagerscheines an eine dritte Person, durch Blanco-Indossament des Lagerscheines statt. Ein solcher Paragraph wäre aber entbehrlich, weil er etwas Selbstverständliches statuiren würde.

Es muss übrigens hierbei darauf hingewiesen werden, dass in Frankreich für den Fall, dass der Einlagerer die Waare zu versetzen nicht beabsichtigt, an Stelle der beiden Scheine (Warrant und Récépissé) nur eine Empfangsbestätigung darüber erhält, dass die Waare dem Lagerhause zur Aufbewahrung übergeben worden ist. Diese Empfangsbestätigung dient dann auch zum Verkaufe der Waare. Will der Einlagerer dann im Verlaufe der Zeit dennoch die Güter versetzen, so muss er die erhaltene Empfangsbestätigung bei der Lagerhausverwaltung gegen die beiden Scheine (Warrant und Récépissé) eintauschen und dann in gewöhnlicher Weise alles Erforderliche wahrnehmen. Will man eine derartige Einrichtung auch für Riga einführen, dann müsste dem entsprechend der Entwurf ergänzt werden. Die Einführung der Empfangsbestätigungen möchte sich jedoch nicht besonders empfehlen, weil hierdurch der Geschäftsgang complicirt und daher weniger leicht übersichtlich gemacht werden würde.

Hinter die Worte „der Lager- und der Pfandschein" der ersten Zeile des § 23 wäre der grösseren Deutlichkeit wegen das Wort „zusammen" einzuschalten, weil darauf ein besonderer Ton zu legen ist. Ferner müssen aus dem 3 alinea desselben Paragraphen die Worte „und getrennt vom Lagerschein übertragene" (scil. Pfandschein) fortfallen, weil der Pfandschein ganz allgemein, sobald er in die Register des Lagerhauses eingetragen ist, ein Pfandrecht an den in dem Pfandscheine bezeichneten Gütern gewährt, ohne Rücksicht darauf, ob er getrennt vom Lagerscheine ist oder nicht.

In den §§ 25 (der § 26 ist im Entwurfe vom Finanzministerium durchstrichen, weil derselbe ausfallen soll. Er behandelt den Fall der zweiten Versteigerung, wenn die erste kein genügendes Resultat ergeben hat), 27, 28 und 29 wird die Frage der Realisirung des durch die Cession des Pfandscheines begründeten Pfandrechtes auf dem Wege des öffentlichen Verkaufes des Pfandobjectes behandelt. Zur Beurtheilung der Form, welche die Lösung dieser Frage in dem Entwurfe gefunden hat und die sich an die Bestimmungen der Art. 3945 und 3949*) des Provinzialrechtes anlehnt, verweisen wir auf das von uns citirte französische Gesetz vom Jahre 1858 und bemerken dazu, dass das französische Gesetz vom Jahre 1848 die Regelung

*) Art. 3945. Die Versteigerung ist in Hinsicht auf den Eigenthümer der zu versteigernden Sache, entweder eine freiwillige oder eine nothwendige (Zwangsversteigerung). Erstere darf, je nach dem Belieben des Veräusserers, gerichtlich oder privatim, letztere muss stets gerichtlich bewerkstelligt werden.

Anmerkung: In Riga und Reval bedarf jede freiwillige Versteigerung der vorgängigen Genehmigung des Rathes.

dieser Frage gleichfalls im Wesentlichen so gelöst hat, wie der Entwurf. Allein der Gesetzgeber von 1858 hat sich von der Erwägung leiten lassen, „dass die Genehmigung oder Nichtgenehmigung des Verkaufes unmöglich in das Belieben des Präsidenten (des Gerichtshofes) gelegt werden könne, dass dessen visa vielmehr nur dazu diene, um zu constatiren, dass Alles in Ordnung zugegangen sei. Wenn dies aber eine blosse Formalität ist, so müsste solche als kostspielig und zeitraubend, im Interesse der Sache beseitigt werden.“ (so das exposé des motivs zum Gesetz von 1858, conf. Dr. A. Heine, in der Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft 1867, Seite 601) und hat daher alle einschränkenden und beengenden Massregeln fallen lassen, indem er die Versteigerung ohne alle vorgängige, gerichtliche Erlaubniss durch den Makler zulässt. In Frankreich haben sich die Massregeln gut bewährt, und wünschenswerth wäre die Anlehnung eines für Riga bestimmten Statutes an die französische Gesetzgebung, um auch hier eine freiere Bewegung zu ermöglichen, namentlich, da unter diese Bestimmungen nicht nur die Zwangsverkäufe, sondern auch die Versteigerungen en gros, die auf den freien Entschluss des Berechtigten veranstaltet werden, fallen. Dass diese Verkäufe für einen grossen Handelsplatz, wie Riga, von grosser Bedeutung sind, haben wir schon an anderer Stelle betont, es kann daher nur empfohlen werden, hier eine möglichst freie Dispositionsbefugniss eintreten zu lassen. Das österreichische Lagerhausgesetz vom Jahre 1866 bestimmt gleichfalls, dass der Pfandgläubiger eintretenden Falls ohne gerichtliche Procedur sich aus dem Pfandobjecte befriedigen darf.

Eine Umgestaltung dieser Paragrapben haben wir nicht vorgenommen, weil der Inhalt derselben nicht ein derartiger ist, dass durch ihn die Wirksamkeit des Institutes wesentlich beeinträchtigt wird. Andererseits haben wir aber auch nicht unterlassen wollen auf die Handelsübung in Frankreich und Oesterreich hinzuweisen, wo eine freiere Bewegung möglich gefunden worden ist. Im Wesentlichen würden durch die Beiseitelassung der gerichtlichen Genehmigung zur Versteigerung nur Kosten erspart werden, ohne dass sonst eine Veränderung der Dispositionsfähigkeit des Berechtigten veranlasst werden würde, weil das Gericht wohl schwerlich dem berechtigten und legitimirten Disponenten die nachgesuchte, öffentliche Versteigerung der betreffenden Waare wird verweigern können.

Soll aber die Fassung und der Inhalt der §§ 25, 27 bis 29 aufrecht erhalten bleiben, so wird jedenfalls aus dem § 29 alinea 2 das Wort „zweiten“

---

Art. 3949. Jeder öffentlichen Versteigerung von Immobilien muss eine dreimalige, der von Mobilien wenigstens eine einmalige öffentliche Bekanntmachung vorhergehen, in welcher, unter Angabe oder Nachweisung der Bedingungen des Verkaufes, sowie des Ortes und der Zeit der Versteigerung, die Kaufliebhaber aufgefordert werden, ihren Bot- und Ueberbot zu verlautbaren.

an beiden Stellen, wo es vor dem Worte „Auction“ sich findet, wegfallen müssen, da der § 26, der die zweite Auction im Entwurf behandelt, daselbst durchstrichen ist, also ausfallen soll.

Schon bei Gelegenheit des pct. 10 des § 19 haben wir darauf hingewiesen, dass die Begrenzung der Zeit der Einlagerung seine Bedenken habe. Wenn nun der § 34 diese Bestimmung noch näher ausführt und sogar eine Strafe für eine Lagerung über die fixirte Lagerzeit hinaus festsetzt, so veranlasst uns dieser Umstand nochmals hierauf einzugehen. Aus der Fassung des § 34 geht hervor, dass die Bestimmung Aufnahme gefunden hat, um das Lagerhaus vor dem Verlust zu schützen, eventuell nicht die vereinbarten Gebühren zu erhalten. Nun ist aber diese Besorgniss, falls sie wirklich vorgelegen haben sollte, eine unbegründete. Man vergegenwärtige sich nur die Situation. Es lagert der Kaufmann A. 1000 Pud Hafer am 1. Januar ein, lässt sofort den Pfandschein von einer Bank belehnen, wobei der Zahlungstermin auf den 1. März fixirt wird. Die Waare lagert darauf im Lagerhause bis zum letzteren Termine, an diesem wird die Pfandschuld vom A. bezahlt, die Waare lagert ruhig weiter, und der gesammte Werth derselben bietet Garantie für die allmälich auflaufenden Lagerspesen, so dass in diesem Falle von einem Risico der Lagerhausverwaltung für richtige Zahlung der Gebühren keine Rede sein kann. Tilgt der A. am 1. März nicht die Pfandschuld, nun dann wickeln sich schon ganz von selbst die Geschäftsbeziehungen zwischen dem Einlagerer und Lagerhause ab und zwar auf Grund der §§ 25—29 des Entwurfes. Endlich aber scheint die Bestimmung über Strafprocentzahlungen vollkommen überflüssig. Im Interesse des Lagerhauses liegt es ja, dass dasselbe recht viel und lange andauernd von den Einlagerern benutzt wird, weil davon die Rentabilität abhängt. Warum will man diese beschränken? Soll das Lagerhaus davor bewahrt werden, dass ein Einlagerer seine Güter vollständig zu Grunde gehen lässt und dasselbe dadurch die fälligen Gebühren nicht zu erhalten, Gefahr laufen kann, so wäre dagegen zu bemerken, dass es solche Einlagerer wohl schwer in grösserer Anzahl geben wird, die ihre Waare verfallen lassen, um nicht einigeProcente des Werthes derselben an das Lagerhaus als Lagergebühr zu zahlen. Sollte sich wirklich ein so unkaufmännischer Einlagerer finden, so wäre es immer noch besser, wenn das Lagerhaus in einem so ganz exceptionellen Falle einen Verlust trägt, als dass es eine Bestimmung in seine Statuten aufnimmt, die unendlich viel mehr Schaden und Nachtheil im Gefolge haben kann. Endlich aber stünde doch noch der Weg der öffentlichen Aufforderung durch Anschlag an der Börse offen, durch den der Inhaber des Lagerscheines Nr. . . . ersucht werden könnte, bei der Lagerhausverwaltung sich zu melden. An diese Aufforderung liesse sich dann allenfalls die Verwarnung knüpfen, dass eventuell nach Ablauf einer bestimmten Frist ein theilweiser Verkauf der Waare zur Deckung der aufgelaufenen Lagerhausgebühren stattzufinden hätte. Aber selbst diese

Massregel scheint durch die Verhältnisse nicht geboten. Wir meinen der § 34 fällt am besten ganz fort.

Ebenso kann § 35 gestrichen werden, weil er eine Wiederholung des bereits im § 23 Gesagten enthält und es vollkommen überflüssig ist, den Einlagerern im Einzelnen herzuzählen, was dieselben mit der eingelagerten Waare für den Fall thun dürfen, da sie im Besitze beider Scheine sind. Der Besitz beider Scheine giebt eben unbeschränkte Dispositionsbefugniss über die Waare, — folglich kann der betreffende Einlagerer Alles mit der Waare vornehmen, was ihm practisch und nutzbringend erscheint. Ferner aber ertheilt auch dieser Paragraph der Lagerhausverwaltung die Befugniss, die Waare für Rechnung des Eigenthümers, wenn auch mit der Beschränkung, „für einen bestimmten Preis“ verkaufen zu dürfen. Wir beziehen uns hier auf das bereits früher Ausgeführte (conf. Seite 40), und können nur nochmals im Interesse des Unternehmens dringend empfehlen, alle derartige Bestimmungen zu vermeiden.

An Stelle dieses ausfallenden Paragraphen wird es aber nothwendig sein einen Paragraphen einzuschalten, der speciell darlegt, welche Operationen dem Lagerhause gestattet sind, denn durch die einfache Aufbewahrung und Ausreichung der beiden Scheine ist die zulässige Thätigkeit des Lagerhauses noch nicht erschöpft. Ausser diesen Geschäftsgebahrungen liegen noch mancherlei andere in der Natur des Unternehmens, die eben nur durch die Lagerhausverwaltung direct und mit Ausschluss dritter Personen ausgeführt werden müssen, dahin gehören ausser der Einlagerung und Auslagerung, auch der Empfang der Güter aus den Schiffen und den Eisenbahnwaggons, sowie die Uebergabe an die Schiffe und in die Eisenbahnwagen, die Versicherung gegen Feuersgefahr, Zollbereinigung und Accisebefreiung. Die beiden letzten Positionen haben Aufnahme zu finden, um Auswärtigen die Benutzung des Freilagers direct nutzbar zu machen. Die Verwaltung hat diese Güter nur vom Schiff zu empfangen, dieselben nach Vorschrift lagern zu lassen und sie endlich auf Ordre etwa dem nächsten Transport-Institute, der Eisenbahn, zur Weiterbeförderung zu übergeben.

Wir würden in Vorschlag bringen, diesen Paragraphen etwa wie folgt zu formuliren: „Die Lagerhausverwaltung besorgt die Ein- und Auslagerung, die Empfangnahme der Güter von den Schiffen, sowie umgekehrt die Uebergabe der Güter an die Schiffe und Eisenbahnen zum Weitertransport, die Versicherung gegen Feuersgefahr und Alles zur Erhaltung der Güter Erforderliche.

Gestattet ist der Lagerhausverwaltung auch die Zollbereinigung, die Accisebefreiung, sowie alle diejenigen Operationen zu übernehmen, welche den Zweck haben, eine Erleichterung der Beziehungen des Handels und der Schifffahrt zum Etablissement herbeizuführen.“

Hiermit dürfen wir die Besprechung des uns vorliegenden Entwurfes schliessen, da wir es uns nur zur Aufgabe gemacht haben, den wichtigsten Theil des Statuten-Entwurfes, „die Operationen des Vereins“, an der Hand der Erfahrungen, die man in den westeuropäischen Ländern gemacht hat, zu beleuchten. Wie die Verwaltung des Unternehmens organisirt wird, ist gewiss von nicht unwesentlicher Bedeutung, gehört jedoch weniger in den Rahmen der Vorverhandlungen, die sich in erster Reihe mit dem Wesen der Sache selbst zu beschäftigen haben. Nur sei gleich hier bemerkt, dass eine gedeihliche Entwickelung des Lagerhausunternehmens nur ermöglicht werden kann, bei absoluter Centralisation der ganzen Geschäftsleitung in der Hand eines Directors, weil der Verkehr im Lagerhause es nicht gestattet, die Bestimmungen einer Versammlung abzuwarten, sondern jeder Zeit schnelle und erledigende Entscheidungen verlangt. Es scheint dieser Umstand in dem Entwurfe garnicht berücksichtigt zu sein, vielmehr ist an die Stelle eines solchen geschäftsführenden Directors, dessen ausschliessliche Obliegenheit es sein müsste, die Leitung der Lagerhausgeschäfte zu besorgen, eine recht weit verzweigte und complicirte Verwaltung gesetzt worden. Ist übrigens erst Klarheit und Einigung in den weitaus wichtigeren, principiellen Fragen des Geschäftskreises des Unternehmens erreicht, so wird es hoffentlich auch nicht schwer fallen, die Fragen, die erst in zweiter Reihe stehen, befriedigend zu lösen.

Wer die Etablirung des Lagerhauses in die Hand nimmt, hat der Entwurf bereits entschieden, es ist die Börsen-Kaufmannschaft. Hierin liegt nicht nur für das Zustandekommen des Unternehmens eine ausgezeichnete Garantie, sondern demselben wird dadurch auch eine Solidität und eine Sicherheit für den Verkehr im Lagerhause gewährt, die selbst die reichstausgestattete Actiengesellschaft nicht bieten könnte. Damit hätte denn das Unternehmen ein vollkommen sicheres Fundament erhalten. Dass sich in erster Reihe unter den obwaltenden Verhältnissen hier die Kaufmannschaft für das Zustandekommen des Unternehmens interessirt, liegt in der Natur unseres Handels. Der Rigasche Kaufmann, pflegt die Geschäfte vom Comptoir aus zu machen, nur Ausnahmefälle sind es, wenn ein Kaufmann den Entschluss fasst, selbst in das Innere des Reiches zu gehen, um sich selbst von der Lage der Dinge zu überzeugen. Heute werden die Geschäfte zur grössten Mehrzahl noch so gemacht, dass einem Juden, der fast ausschliesslich die Vermittelung hat, ziemlich bedeutende Vorschüsse auf die zu machenden Käufe gegeben werden und der dann mit dem erhaltenen Gelde die beorderten Einkäufe zu machen sich bemüht, und ausserdem versucht das Getreide zum Versande zu bringen, um dasselbe möglichst zum vereinbarten Termin dem Rigaschen Kaufmann zur Verfügung zu stellen. Der Kaufmann seinerseits wählt nun wiederum die Termine so, dass die Waare, soweit erreichbar, hier nicht zu lange zu lagern braucht, um die

theuren Lagerkosten zu sparen. Können diese letzteren billiger gestellt und dem Kaufmann die Möglichkeit einer Einlagerung geschaffen werden, bei der auch für die Erhaltung des Getreides gesorgt wird, ja dann fielen manche Bedenken fort, die gegenwärtig vielleicht die Veranlassung zu der vorbeschriebenen Dispositionsweise sind. Fällt diese aber, und gewöhnen sich die hiesigen Handlungshäuser daran, über das ganze Jahr vertheilt ihren Bedarf an Getreide zu beziehen und dasselbe hier zu lagern, dann werden alle die Uebelstände, die gegenwärtig unvermeidlich mit der langen Lagerung auf den Stationen zusammenhängen, bald fortfallen, weil dann nie so grosse Quantitäten, wie gegenwärtig, stossweise den Eisenbahn-Stationen zum Transporte zugeführt würden. Die Producenten werden es dann aber auch bald gewinnbringend finden, ihr Getreide selbst nach Riga zu bringen, es im Lagerhaus einzulagern und dann den Handlungshäusern nach Probe zu verkaufen. Wie viele Risicos wären damit für den Rigaschen Kaufmann beseitigt und um wie vieles solider wäre der Getreidehandel damit fundirt, dann würde der hiesige Kaufmann nur solche Waare kaufen, die für seine Zwecke passen, und geeignet sind den Consumenten zu befriedigen. Den Eisenbahnen fiele aber der Vortheil eines regelmässigen Transportes zu, während den Producenten grosse Capitalien erhalten blieben, die sie jetzt durch die Art des Handels gezwungen sind zu verlieren, weil ihr Getreide auf den Eisenbahn-Stationen verfault. Es entsteht nur noch die Frage, in wie weit die ausser der Kaufmannschaft an dem Lagerhause interessirten Factoren sich mit an dem Zustandekommen zu betheiligen hätten. Wir haben gesehen, dass im westlichen Europa es gerade die Communen gewesen sind, die die Frage der Errichtung öffentlicher Lagerhäuser in die Hand genommen haben, so die verschiedenen Communen in Frankreich, Belgien, in München, Mannheim, Wien und in der Schweiz. Die Communen haben es gethan, weil sie sich des grossen Nutzens bewusst gewesen sind, den ein solches Institut der Entwickelung und dem Aufblühen des Handels und damit der Stadt bringt. An anderen Orten, wie namentlich in Zürich und Romanshorn etc., hat die Eisenbahn-Gesellschaft sich nicht gescheut bedeutende Summen, selbst bei der Aussicht auf eine nur geringe Verrentung des Anlage-Capitals für die Erbauung von Lagerhäusern zu verwenden, um dadurch den Verkehr auf ihrer Bahn zu beleben und ihn regelmässiger werden zu lassen, was nach officieller Angabe (conf. Seite 28) auch vollkommen gelungen ist. Wenngleich diese Gesellschaft ihr Lagerhaus-Anlagecapital nicht direct von dem Institute selbst verrentet erhält, so ist sie der Ansicht, dass sie den Ausfall andererseits wiederum reichlich einholt durch die allgemeine Belebung und namentlich auch durch die grössere Regelmässigkeit des Güterverkehrs.

An dem Zustandekommen des Lagerhausunternehmens für Riga sind, wie überall, nicht nur die Kaufmannschaft, die ja allerdings in erster Reihe die Wohlthaten des Institutes erfährt, interessirt, sondern ebenso auch die Stadt

und die in Riga einmündenden Bahnen (Riga-Dünaburg, Riga-Mitau und Riga-Windau). Riga würde durch ein Lagerhausunternehmen ein Stapel- und Marktplatz nicht nur für die reichen Früchte des Ackerbaues Russlands sein, es würde auch die Producte der übrigen Culturländer heranziehen und stapeln, die im Innern Russlands consumirt und von auswärts bezogen werden müssen. Dadurch entsteht aber ein lebhafter Verkehr, denn sobald der Consument weiss, dass er an einem bestimmten Orte zusammengeschichtet Alles das findet, dessen er bedarf, was er sonst vielleicht von mehreren Plätzen zusammentragen muss, so sucht er gewiss diesen Stapelplatz auf, und dieses um so bereiter, falls er als Producent vielleicht auch Aussicht hat, seine Producte Vortheil bringend einzutauschen. So bildet sich ein Markt und mit ihm ein lebhafter Handel. Der Gewinn, den die Stadt hieraus zieht, liegt zu sehr auf der Hand, als dass es noch eines besonderen Nachweises hiezu bedürfte.

Die betheiligten Eisenbahnen ferner dürfen ausser auf einen regeren, auch auf einen regelmässigeren Verkehr rechnen. Würde aus dem r e g e r e n Verkehr eine directe Vergrösserung der Einnahmen derselben erwachsen, so würde ein r e g e l m ä s s i g e r e r Verkehr die Ausgaben wesentlich verringern, denn, wie schon angedeutet (conf. Seite 3), die gegenwärtige, stossweise Bewegung der Güter aus dem Innern des Landes zum Hafenplatz verursacht der Eisenbahn-Verwaltung, abgesehen von der Arbeitslast, die zeitweise auf die am Betriebe betheiligten Organe erdrückend wirkt, auch sehr wesentliche Mehrkosten, die in nicht seltenen Fällen nicht im richtigen Verhältniss zu den Einnahmen stehen. Hiezu tritt dann noch der Uebelstand, dass die Eisenbahnen häufig garnicht in der Lage sind, einen solchen unregelmässigen Verkehr zu bewältigen. Die Folge dieser mangelnden Leistungsfähigkeit übt dann aber weit in das Land hinein seine schlimmen Folgen. Die reichen Früchte, die auf dem Lande geerntet, und sorgsam im Herbst aufbewahrt werden, um sie bei eintretenden guten Wegen, nachdem alle Feldarbeiten beendet worden sind, der nächsten Eisenbahnstation zuzuführen, gelangen wohlerhalten, nachdem der Frost die Flüsse mit Eis bedeckt und der Schnee eine glatte Strasse gebildet hat, zum Transport. Bei der Eisenbahnstation angelangt, wird dann das Getreide, in den weitaus meisten Fällen ohne schützende Unterlage daselbst direct in den Schnee gelegt und haushoch gestapelt. Solange nun der Frost anhält, leidet das Getreide nicht. Nun tritt aber Thau- und Regenwetter ein, der Schnee unter dem Getreide wird zu Wasser und der Regen überschüttet das Getreide mit Wasser. In solcher elenden Situation muss denn das Getreide lagern, Wochen, ja Monate lang, denn es besteht die feste Ordnung, dass das Getreide in derselben Reihenfolge zum Eisenbahntransport gelangt, wie es zur Station angeführt worden ist. Da es nun eine bekannte Thatsache ist, dass die meisten Bahnen Russlands mit einem viel zu geringen rollenden Inventar ausgerüstet sind, um

einem plötzlich auftretenden, starken Güterverkehr auch nur einigermassen genügen zu können, so folgt daraus für die Besitzer jenes auf der Station lagernden Getreides, dasselbe dort länger zu lassen, allen Unbilden des Klimas ausgesetzt, getröstet durch die schwache Hoffnung endlich auch einmal an die Reihe zum Transport zu kommen. Wieviel dabei an Capital den Producenten verloren geht, welche Einbusse der Handel dadurch erleidet, lässt sich leicht ermessen. Wie wäre das Alles anders, wenn regelmässig der Getreidetransport aus dem Inneren des fruchtbaren Russlands den Exportplätzen zugeführt werden könnte; wenn an Stelle der Lagerung auf einer vereinsamten Eisenbahnstation unter freiem Himmel, eine solche in wohlerbauten Speichern an den Ufern eines grossen Hafens stattfinden könnte; wenn an Stelle der vollkommenen Unmöglichkeit irgend etwas für die Erhaltung des aufgestapelten Getreides thun zu können, die Pflicht einer geordneten Verwaltung träte, die in den Speichern gelagerten Getreidequantitäten wohl zu erhalten; wenn im Augenblick, wo die Schifffahrt eröffnet ist und sich eine günstige Conjunctur bietet, das Getreide schon bereit läge zur Verschiffung, statt, dass in solchen Augenblicken telegraphische Aufträge, wegen schleunigster Absendung, der tausend und mehr Werste weit lagernden Getreidemassen erfolgen muss und dann nach langem Warten die betrübende Rückantwort erfolgt, das beorderte Getreide kommt erst nach 2 Monaten zum Transport, weil anderes Getreide früher angeführt worden, und ausserdem der Wagenbestand zu geringe ist, um den Aufträgen zu genügen; und endlich, wenn an Stelle des todt daliegenden Capitals, das Renten verzehrt und dessen Gegenwerth, das Getreide, täglich an Werth verliert, dasselbe durch einen regen Warrant-Verkehr mobil gemacht werden könnte.

Gewiss werden nicht alle segensreichen Folgen schon sofort mit Errichtung eines öffentlichen Lagerhauses eintreten, es wird vielmehr Zeit in Anspruch nehmen, bis die Wirkungen in Orel und weit dahinter sich fühlbar machen werden, aber dieselben müssen hervortreten, weil Alles dahin drängt, die nach hunderttausenden von Rubeln zählenden Waarenverluste zu beseitigen und colossale Capitalien nicht todt daliegen zu lassen. Der Schaden, der hierdurch der Volkswirthschaft zugefügt wird, lässt sich nicht bemessen, wohl aber lässt sich leicht erkennen, welchen Segen Institute im Gefolge haben, deren Aufgabe es ist, den Handelsverkehr zu erleichtern und zu fördern, und das in der Waare todt liegende Capital mobil zu machen, und denen es bisher überall, wo sie gegründet worden sind, auch gelungen ist, diese Errungenschaften an sich zu fesseln. Möge Rigas Kaufmannschaft daher nicht zögern, das Werk rüstig in die Hand zu nehmen, das die Kraft hat, zu schützen Handel und Verkehr vor Verlust und Nachtheil; das das wirksamste Mittel bietet, mit Erfolg zu bekämpfen die Concurrenz, die hier und dort drohend sich gegen Rigas alt bewährte Stellung unter den Ostseehäfen erhebt; das ein mächtiger Hebel ist, um frisches Leben und

Treiben in die Handelsbewegung zu bringen; das die Solidität im Handelsverkehr befestigt und den Einfluss besitzt, in dieser Richtung einen Zwang auszuüben auf Elemente, die entgegengesetzte Bestrebungen verfolgen.

Die Belehnungsfrage kann ja wohl für Riga keine besonderen Bedenken erregen oder Erschwernisse verursachen, da Rigas Kaufmannschaft, ausser recht bedeutenden Privat-Banken, auch die Börsenbank, die aus ihrer Mitte hervorgegangen, bei ihrer Begründung die Intention zu Grunde gelegen hat, der Kaufmannschaft zu Diensten zu sein und dadurch Handel und Verkehr zu heben. Wir zweifeln daher garnicht daran, dass die Börsenbank, als die erste unter den Banken, das Lagerhausunternehmen ihrerseits durch die Belehnung der ausgegebenen Warrants fördern wird. Von der Haltung, die die Börsenbank bei Erledigung dieser Frage einnehmen wird, wird wesentlich auch die Stellung der übrigen Banken abhängen, und die gedeihliche Entwickelung des ganzen Unternehmens im Voraus damit bestimmt sein.

Da nun ein Lagerhausunternehmen den die Warrants belehnenden Banken eine so grosse Sicherheit für ihre Forderungen bietet, dass dieselbe als eine absolute bezeichnet werden kann, so ist man auch an anderen Orten Seitens der Banken bereit gewesen, gewisse Erleichterungen und Begünstigungen bei Bestimmung der Höhe des Zinsfusses etc. zu bewilligen. Es wird daher wohl auch für Riga zu erwarten stehen, dass die Banken ihrerseits gleichfalls an dem gedeihlichen Aufblühen des Institutes mitwirken werden, da dieselben hiermit auch gleichzeitig für ihre eigene Geschäftsentwickelung arbeiten.

Es bliebe nunmehr nur noch die Frage zu behandeln, wo soll das Lagerhaus erbaut? und wie soll dasselbe gebaut werden?

Wir gestatten uns in dem Nachfolgenden die erstere der beiden Fragen, wo soll das Lagerhaus erbaut werden? eingehender zu behandeln, während wir für die zweite Frage, wie soll das Lagerhaus gebaut werden? gewissermassen nur ein ausführliches Programm aufstellen, da diese Frage erst vollkommen beantwortet werden kann, nachdem bereits vorhandene Lagerhäuser eingehend inspicirt und deren Einrichtungen studirt sein werden.

Wo soll das Lagerhaus erbaut werden?

Der Bauplatz für Lagerhäuser und Entrepôts ist zunächst so zu wählen, dass die für sie bestimmten oder aus ihnen zu entnehmenden Güter und Waaren direct aus den Schiffen oder Bahnwagen oder umgekehrt übergeladen werden können, und ferner, dass hinreichend Raum vorhanden sei, um späteren etwa erforderlichen Erweiterungen genügen zu können. Um aber die Reduction der Arbeit und somit auch die Unkosten für das Ueberladen auf ein Minimum zu ermöglichen, müssen die Lagerhäuser einestheils von den Eisenbahngeleisen

berührt werden, anderntheils den Schiffen möglichst nahe liegen. Im letzteren Falle ist aber ein wesentlicher Unterschied zu machen für die Lagerhäuser, die dem Export dienen und den Entrepôts, die den Import aufzunehmen bestimmt sind, denn für letztere ist es geboten die Möglichkeit zu haben, Waaren, die aus einem Schiffe ausgeladen werden und nur theilweise für das Entrepôt bestimmt sind, wie solches oft der Fall ist, beim Löschen zu sondern, es muss also die Möglichkeit geboten sein, je nach Belieben die Ballen vom Schiff in den Lagerraum oder in einen Bahnwagen zu heben, um in letzterem einem anderen Lagerplatze zugeführt oder gleich weiter verfrachtet zu werden. Um diesem Zwecke zu genügen, ist es erforderlich und auch allgemein üblich, dass zwischen dem Speicher und dem Quairande ein Raum gelassen werde, welcher genügt zur Anlage eines Geleises für Bahnwagen und eines zweiten für die transportablen Dampf- und Handkrähne. Für das zum Exporte, also hier am Orte für Seeschiffe bestimmte Gut, ist es dagegen am zweckmässigsten, das Lagerhaus hart am Rande des Quais zu erbauen, um so am leichtesten die Waare dem Schiffe übermitteln zu können, zumal da hier ein Laden aus dem Speicher und gleichzeitig aus Bahnwagen schwerlich von Belang ist, weil nur Massengüter in Betracht kommen, und wenn das Schiff am Lagerhause nicht volle Ladung erhält, das Verholen desselben an einen anderen Ort zur Completirung derselben zweckmässiger erscheint, um den Raum vor dem Speicher für andere Schiffe frei zu machen.

In Betreff der Forderung, dass bei der Anlage von Entrepôts und Speichern der Bauplatz so bemessen werden müsse, dass späterer Erweiterung keine Hindernisse entgegen stehen, ist nur zu erwähnen, dass es einestheils bei Neuanlagen nimmer beabsichtigt werden kann, sofort allen künftigen Eventualitäten, sondern nur dem nächsten Bedürfnisse zu genügen, und dass anderentheils ganz neue Einrichtungen, falls sie sich bewähren, eine vorher nicht geahnte Erweiterung erheischen können.

Es ist daher nothwendig zunächst eine Umschau zu halten und nachzuforschen, ob, abgesehen von der mehr oder minder zweckmässigen, aber jedenfalls leicht umzuändernden, inneren Einrichtung nicht bereits vorhandene Speicher dem vorliegenden Zwecke entsprechend benutzt werden können, und ob den bereits vorhandenen Speichern durch die gedachten Bauten nicht ein in Rechnung zu ziehender Nachtheil zugefügt wird. Bei Riga haben wir demzufolge zunächst das sogenannte Speicherquartal zu beachten und werden wohl ohne Widerspruch behaupten können, dass diese zu dem vorliegenden Zwecke nicht nutzbar zu machen sind, sie werden aber andererseits von grossem Werthe sein und bleiben, dadurch, dass sie die grosse Menge der Waaren aufnehmen, die hier am Orte bleiben oder weiter verarbeitet werden und die daher nie den Lagerhäusern zufallen, ja die vorhandenen Speicher

genügen bei Weitem noch nicht dem Bedürfnisse, wenn nur das vorhandene und im allgemeinen Interesse auch erforderliche Gesetz strenger gehandhabt wird, dass in den hölzernen Vorstädten keine feuergefährlichen Waaren, als Hanf, Flachs, Heede, Matten, Lumpen und so weiter in jedem beliebigen Raume gelagert werden dürfen. Die Speicher in der inneren Stadt stehen schon ohnedies grösstentheils auf dem Aussterbeetat, da der von ihnen eingenommene Baugrund bereits ein zu werthvoller ist zu derartigen Anlagen.

Als Entrepôts dienen zur Zeit schon die Speicher des Zollhofes, aber einestheils ist ihre Benutzung eine zu kostbare, da die Zu- und Abfuhr nur mit Pferden vermittelt werden kann und sodann sind die vorhandenen Räume unzweckmässig und ungenügend für eine Handelsstadt wie Riga, wenn sie den Nutzen voll ausbeuten will, den ein Entrepôtrecht gewährt, oder gewähren kann.

Die in Mühlgraben bereits erbauten und noch projectirten Speicher sind ihrer Lage und Bauweise nach zu öffentlichen Lagerhäusern nicht geeignet, sie werden aber dessen ungeachtet im Besitze oder in der Benutzung der grossen Exporteure ihre Bedeutung behalten und trotz etwa hinzukommender Lagerhäuser nicht an Werth verlieren, geschweige denn unnöthig sein.

Ist es demnach geboten, für Entrepôts und Lagerhäuser Neubauten herzustellen, so wird es unsere nächste Aufgabe sein, den geeignetsten Bauplatz zu wählen und da wird wohl unbestritten nur eine Wahl möglich sein zwischen dem Andreasdamm, unterhalb des Zollhofes, dem Bolderaaer neuen Eisenbahnhafen und den neuen Anlagen bei Mühlgraben.

Der zuerst genannte Andreasdamm ist sofort auszuschliessen, so lange nicht Locomotiven bis dorthin gelangen und der Nothbehelf eines Pferdetransportes bis zum Bahnhofe mit seinen Uebelständen und Hindernissen in Betracht gezogen werden muss und wäre auch dieser Uebelstand zu beseitigen, so wird doch der beengte Uferraum stets dem ununterbrochenen Verkehre hinderlich sein. An eine eigene hierher führende Bahn könnte aber der grossen Kosten wegen nur dann gedacht werden, wenn es keine andere Wahl gäbe. In Bolderaa ist der Raum zu beengt und ausserdem tritt hier, wenn einmal in unmittelbarer Nähe Rigas kein geeigneter Platz gefunden werden kann, sofort Mühlgraben in Concurrenz und der kostspieligere und beschwerlichere Transport von Riga nach Bolderaa im Gegensatz zu Mühlgraben zwingt dazu auch Bolderaa als ungeeignet zu erklären. Es hat übrigens die Handelsbewegung selbst bereits entschieden, in welcher Weise dieselbe sich den Bolderaa - Hafen zu Nutzen macht. Die nachfolgende monatweise Zusammenstellung der Güterbewegung zeigt, dass Bolderaa für den Export fast ausschliesslich im Herbst benutz wird. Nur im Jahre 1878 ist der Bolderaa-Hafen auch in den ersten Monaten des Jahres gebraucht worden.

Die Güterbewegung auf der Bolderaa - Bahn in der Richtung Riga-Hafendamm ist die folgende gewesen, und zwar sind transportirt worden:

| im | 1876. | | 1877. | | 1878. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | 44,839 | Pud, | 23,727 | Pud, | 171,005 | Pud. |
| Februar | 35,516 | " | 14,844 | " | 380,792 | " |
| März | 69,780 | " | 7,915 | " | 234,596 | " |
| April | 4,755 | " | 21,504 | " | 114,486 | " |
| Mai | 4,270 | " | 24,302 | " | 89,170 | " |
| Juni | 30,917 | " | 18,106 | " | 37,060 | " |
| Juli | 8,102 | " | 6,208 | " | 23,912 | " |
| August | 13,127 | " | 6,482 | " | 33,092 | " |
| September | 15,897 | " | 25,306 | " | 10,443 | " |
| October | 21,610 | " | 59,589 | " | 17,429 | " |
| November | 650,987 | " | 44,580 | " | 12,071 | " |
| December | 192,392 | " | 380,865 | " | 578,559 | " |
| Summa: | 1,092,192 | Pud, | 633,428 | Pud, | 1,702,615 | Pud. |

Aehnliche Resultate hat der Verkehr in der Richtung von Hafendamm nach Riga ergeben. Wenn die Bewegung in dieser Richtung gleichmässiger über das Jahr vertheilt ist, so trägt hierzu der Umstand bei, dass in Hafendamm der ganze Petroleum-Import stattfindet, der dann über das ganze Jahr vertheilt zum Transport gelangt.

Richtung Hafendamm-Riga:

| im | 1876. | | 1877. | | 1878. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | 75,581 | Pud, | 24,153 | Pud, | 93,411 | Pud. |
| Februar | 60,743 | " | 7,948 | " | 45,939 | " |
| März | 15,046 | " | 1,726 | " | 114,782 | " |
| April | 2,195 | " | 10,482 | " | 17,540 | " |
| Mai | 17,594 | " | 942,211 | " | 118,814 | " |
| Juni | 45,686 | " | 112,214 | " | 60,205 | " |
| Juli | 78,672 | " | 33,463 | " | 108,429 | " |
| August | 930,473 | " | 36,327 | " | 137,337 | " |
| September | 405,822 | " | 54,687 | " | 56,981 | " |
| October | 970,811 | " | 44,861 | " | 31,376 | " |
| November | 119,294 | " | 33,912 | " | 32,815 | " |
| December | 125,926 | " | 54,749 | " | 155,031 | " |
| Summa: | 2,847,743 | Pud*), | 1,356,823 | Pud,*) | 872,660 | Pud. |

*) Darunter Sand zum Anschütten der Station Riga transportirt:

1876 . . . . . . . . . 2,256,100 Pud.

1877 . . . . . . . . . 870,792 "

Anders ist es in Mühlgraben. Die Güterbewegung nach und von Mühlgraben ist nicht nur ziemlich rege im ganzen Jahre, sondern wächst auch in sehr grossem Massstabe, woraus wohl mit Recht der Schluss gezogen werden darf, dass der Mühlgraben-Hafen der Kaufmannschaft Rigas bequem und jedenfalls bequemer als der Bolderaa-Hafen gelegen ist. Die folgenden Zahlen mögen das Vorgesagte bestätigen, es wurden nämlich in der Richtung

von Riga nach Mühlgraben transportirt:

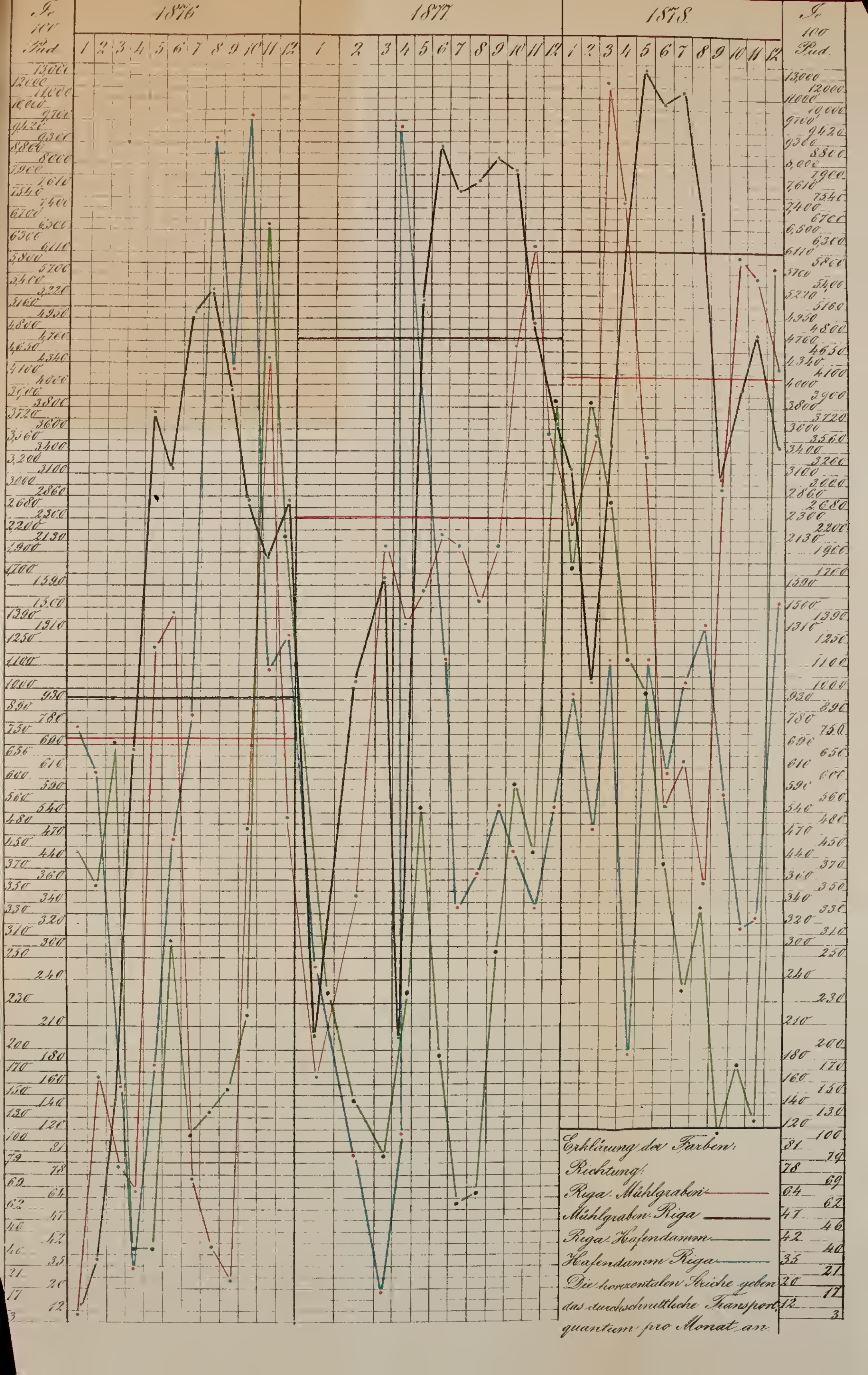
| im | 1876. | | 1877. | | 1878. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | 392 | Pud, | 16,778 | Pud, | 220,317 | Pud. |
| Februar | 16,125 | „ | 34,783 | „ | 363,112 | „ |
| März | 7,873 | „ | 190,752 | „ | 1,222,244 | „ |
| April | 4,611 | „ | 131,229 | „ | 747,437 | „ |
| Mai | 116,799 | „ | 151,297 | „ | 323,836 | „ |
| Juni | 139,961 | „ | 213,067 | „ | 54,229 | „ |
| Juli | 6,987 | „ | 197,418 | „ | 61,912 | „ |
| August | 4,029 | „ | 150,506 | „ | 34,969 | „ |
| September | 2,078 | „ | 190,235 | „ | 286,319 | „ |
| October | 47,768 | „ | 465,207 | „ | 583,575 | „ |
| November | 434,277 | „ | 611,399 | „ | 544,850 | „ |
| December | 48,448 | „ | 356,317 | „ | 417,148 | „ |
| Summa: | 829,348 | Pud, | 2,708,988 | Pud, | 4,859,948 | Pud. |

von Mühlgraben nach Riga sind transportirt:

| im | 1876. | | 1877. | | 1878. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | 1,222 | Pud, | 20,337 | Pud, | 314,621 | Pud. |
| Februar | 3,524 | „ | 106,208 | „ | 100,892 | „ |
| März | 14,382 | „ | 159,642 | „ | 321,616 | „ |
| April | 65,070 | „ | 20,604 | „ | 630,390 | „ |
| Mai | 372,915 | „ | 516,047 | „ | 1,360,502 | „ |
| Juni | 319,467 | „ | 880,464 | „ | 1,096,807 | „ |
| Juli | 495,690 | „ | 754,423 | „ | 1,164,267 | „ |
| August | 522,812 | „ | 761,519 | „ | 675,835 | „ |
| September | 395,899 | „ | 807,274 | „ | 301,670 | „ |
| October | 268,816 | „ | 796,530 | „ | 392,305 | „ |
| November | 172,599 | „ | 486,032 | „ | 471,487 | „ |
| December | 233,466 | „ | 365,648 | „ | 347,053 | „ |
| Summa: | 2,865,862 | Pud, | 5,674,728 | Pud, | 7,177,445 | Pud. |

(Die anliegende graphische Tabelle zeigt die Güterbewegung auf der Bolderaa- und Mühlgraben-Bahn in übersichtlicher Form.)

Würden diese Zahlen schon genügend dafür sprechen, Mühlgraben zur Anlage der Lagerhäuser zu wählen, so kommt noch das schwerwiegende



1876
1877
1878
Tr. 100 Pud
Erkläung der Farben.
Richtung:
Riga-Mühlgraben
Mühlgraben-Riga
Riga-Hafendamm
Hafendamm-Riga
Die horizontalen Striche geben das durchschnittliche Transportquantum pro Monat an.



Moment zu Gunsten von Mühlgraben hinzu, dass dort der für Handelszwecke zu benutzende Uferraum ein fast unbegrenzter und jegliche Erweiterung des Bahnhofes, resp. Anlage von Rangir- oder Abstellgeleisen unschwer herzustellen ist. Dazu kommt, dass schon jetzt das Fahrwasser fast ebenso lange von Mühlgraben abwärts eisfrei ist, als bei Bolderaa und solches noch in erhöhtem Masse sein wird, wenn erst die Regulirungsarbeiten und mit ihnen die entsprechend richtige Einführung der Wasser des Mühlgrabens in den Hauptstrom vollendet sein werden; vor allen Dingen ist aber als entscheidendes Moment zu beachten, dass die schon vorhandenen nicht unbedeutenden Anlagen in Mühlgraben in einer selten gebotenen Weise entwickelungsfähig sind. Demnach darf wohl mit gutem Rechte behauptet werden, dass nur dieser Ort für die Anlage von Entrepôts und Lagerhäuser in Aussicht genommen werden kann, und es ist nur noch zu bestimmen, welche specielle Stelle am dortigen Ufer als Bauplatz zu wählen ist.

Die Entrepôts und Lagerhäuser dienen bekanntlich einerseits dem eingehenden, andererseits dem ausgehenden Verkehre, beide sind aber in Mühlgraben räumlich streng von einander geschieden und müssen es sein, mithin müssen auch die Entrepôts und Lagerhäuser getrennt werden. Am günstigsten wäre es für beide, zumal wenn eine gemeinsame Speicherverwaltung vorausgesetzt werden darf, dass auf der Grenze des Ex- und Importquais auch die Scheidemauer zwischen den Entrepôts unter Zollaufsicht und der freien Lagerhäuser erbaut würde, aber leider sind an dieser Stelle jene Baulichkeiten dem übrigen freien Uferverkehre unleidlich hinderlich, ferner würden spätere Erweiterungen fast unmöglich und endlich würde der Importquai, der jetzt schon nicht mehr genügt, zu sehr beengt und müsste für diesen eine anderweite Erweiterung vorgesehen werden. Es ist demnach nothwendig, die Entrepôts von den Lagerhäusern zu trennen, letztere am Ende des jetzigen Bollwerkes in den Stintsee einzubauen und die Entrepôts unterhalb der Zollgebäude auf dem gegen die Insel Gr.-Ilkenesch hin zu schüttenden Coupirungsdamm zu errichten, wie solches in der beiliegenden Skizze angedeutet ist.

Endlich ist noch die weitaus schwierigste Frage zu lösen, wie nämlich die Lagerhäuser gestaltet sein sollen. Zunächst ist die Art der Waare bestimmend für die derselben zu bietenden Räume, ob Keller oder Böden, ob dunkle oder helle Räume gewählt werden müssen, unter allen Umständen soll jede Beschädigung und jedes Verderben hintenangehalten werden. Die Importgüter sind fast ausnahmslos Stückgüter, die in Kellern und Böden gelagert werden, es müssen also für die Entrepôts Bodenspeicher errichtet werden von zwei bis drei Etagen Höhe über dem Kellerraum. Für den Export sind ebenfalls Bodenspeicher erforderlich von mässiger aber ausreichender Etagenhöhe, da Flachs, Häute, Wolle und so weiter nicht anders gespeichert werden können und nur für grosse Getreidemassen die Benutzung von Elevatoren gewisse Vortheile bietet.

Ferner ist für die Art der Bauausführung der Umstand bestimmend, dass die Lagerhausgesellschaft für die gelagerte Waare haftet und somit sich gegen jegliche Art des Verderbens derselben, gegen Feuersgefahr und sonstige Verluste schützen muss. Für den ersteren Fall sind je nach den Umständen luftige oder feste, feuchte oder durchaus trockene Räume erforderlich und herzustellen, und gegen die Feuersgefahr wird es gut sein, alles Holzwerk möglichst zu vermeiden, die einzelnen Etagen zu überwölben, die Treppen und das Dach aus Eisen zu construiren, für anderweites Verderben muss je nach Bedürfniss die Möglichkeit geboten sein, das Licht abzusperren oder Ventilation zu schaffen u. s. w. Im grossen Ganzen ist das Risico des Verderbens bei den hier am Orte meistens vorkommenden Importwaaren weniger von Belang, namentlich wenn es gelingt nach dem Vorgange der Bestimmungen anderer Länder, auch hier das Recht zu erlangen, dass selbst die noch nicht vom Zoll befreiten Waaren im Entrepôt vom Eigenthümer oder in dessen Auftrage, innerhalb gewisser Grenzen, bearbeitet werden dürfen. Dagegen ist aber der Verlust oder gar das Verderben bei dem auszuführenden Getreide, namentlich wenn dasselbe längere Zeit lagert, sehr zu beachten, zumal da gedörrtes Getreide nur noch mehr dem Namen nach, als in Wirklichkeit vorkommt, da dasselbe oft beim Verladen oder beim Transport feucht geworden ist, und bekanntlich ein Sack feuchten Getreides eine ganze Wagenladung mit verderben kann, wenn die Lüftung und Bewegung der ganzen Masse nicht eine entsprechend genügende ist. Es wird daher die Lagerhausverwaltung, wenn sie sich nicht einem all zu grossen Risico aussetzen will, von dem hier zur Zeit noch bestehenden Usus, das Getreide bis sechs und sogar noch mehrere Fuss hoch zu schütten, absehen und für die Schüttböden dieselben Regeln gelten lassen müssen, die in Deutschland und, wenn wir recht unterrichtet sind, auch in Oesterreich und Frankreich gebräulich sind, dass nämlich dasselbe bis höchstens zwei Fuss hoch geschüttet werden darf, damit das Umschaufeln, verbunden mit einer kräftigen Lüftung, genügend oft und gründlich möglich wird. Dann aber tritt der andere Uebelstand hervor, dass die Ausnutzung des Bodenraumes eine zu ungenügende ist, und es muss sich die Frage aufdrängen, ob es dem gegenüber nicht vortheilhafter ist, die bereits erwähnten Elevatoren zu erbauen, wenn nur die regelmässig über Riga zu verfrachtenden Getreidemassen genügen, um die Elevatoren in Thätigkeit zu erhalten. In den Elevatoren können nämlich die einzelnen Zellen bis 45 Fuss und höher mit Getreide gefüllt werden, während ein dreietagiger Bodenspeicher (mehr Etagen dürften unvortheilhaftsein) auf derselben Grundfläche nur $2 \times 3 = 6$ Fuss Schütthöhe gestattet. Der Elevator kann daher pro Quadratfuss Grundfläche sieben und einhalb mal theurer zu erbauen sein, als der Bodenspeicher, um dem Nutzeffect gegenüber gleich kostbar zu sein. Ungerechnet die bessere Raumausnutzung, die grössere Concentrirung der Massen, das leichtere und

raschere Entladen der Wagen und Beladen der Schiffe und ungerechnet das gänzliche Vermeiden des Ratten-, Mäuse- und Wurmfrasses, welcher im Etagenspeicher einen recht bedeutenden Procentsatz der ganzen Masse im Jahre beträgt, da die intensive Bewegung des Getreides in den Zellen und die kräftige Lüftung ebenso das Ungeziefer fernhält, als die Möglichkeit des Verderbens. Die durch Maschinen hervorgebrachte Bewegung dürfte keinenfalls theurer sein, als das viel weniger genügende Umschaufeln mit der Hand. Endlich ist es beim Getreide, welches auf Lagerböden geschüttet, höchst misslich, eine richtige Probe zur Werthbestimmung zu erlangen, während das im Elevator aufbewahrte und durch die Bewegung in den Zellen gründlich gemischte Getreide so gleichmässig sein wird, dass jeder von demselben entnommene Theil als eine völlig richtige Probe der Gesammtmasse angesehen werden kann.

Mag nun auch im Vorstehenden manche Andeutung darüber gegeben sein, wie die Lagerhäuser und Entrepôts gestaltet sein müssen, so bleibt doch für die Construction derselben noch ein weiter und nur schwer zu überwindender Spielraum. Als Beweis dafür, wie sehr auch an anderen Orten diese Schwierigkeit anerkannt wird, sei angeführt, dass die Commune von Budapest neuerdings noch eine Concurrenz auszuschreiben für nöthig erachtete zur Erlangung einer Auswahl von verschiedenen Lagerhausprojecten, ungeachtet für jene Stadt schon seit Jahren die Errichtung solcher Baulichkeiten vorgesehen war und schon manche Projecte für dieselben vorlagen, und ungeachtet ihnen schon fertige oder im Werden begriffene Vorbilder näher lagen als uns.

Die auf jenes Concurrenzausschreiben hin eingelaufenen Projecte dürften auch für uns von Werth sein und es würde lehrreich sein, wenn dieselben vorgelegt werden könnten, leider aber war zunächst nur eine Skizze des gekrönten Projectes erreichbar und muss dieses daher zunächst einen Anhalt bieten auch für die hier projectirten Bauten, da die Verhältnisse hier und dort nicht allzu verschiedene sind. Denn wenn Budapest auch keine Seestadt, so ist sie doch eine Hafenstadt, welche für das productenreiche Hinterland ein Lagerplatz zu werden sich bestrebt und ausserdem sind die kommenden und gehenden Producte und Waaren im Wesentlichen dieselben dort als hier. Nur ist jene Hauptstadt Ungarns eine Binnenstadt, Riga aber ein an der Landesgrenze gelegener Hafenplatz, für den die Zollverhältnisse erschwerend hinzutreten, so dass hier eine Doppelanlage für den Ex- und Import getrennt herzustellen ist, wogegen aber Riga den Vortheil hat, dass es durch die Lagerhäuser seine bereits bestehende Bedeutung als Marktplatz heben will, während Budapest durch ähnliche Bauten diese Bedeutung erst erringen soll. Ferner wird dort in Betracht gezogen, dass die Producte grösstentheils von den Donau-Schiffen in die Lagerhäuser gelangen, um von diesen seiner Zeit den Eisenbahnwagen überliefert zu werden,

während hier der umgekehrte Fall vorliegt. Es sind mithin die Verhältnisse dort und hier nicht so verschieden, dass ein Grund dagegen vorläge, wenigstens vorläufig das für Budapest prämiirte und zur Ausführung gelangende Project auch hier als Muster gelten zu lassen, denn für den Fall, dass die Lagerhäuser bei uns zur Ausführung gelangen sollten, sind für die definitiven Projecte doch noch eingehendere Studien erforderlich und sind die bereits an anderen Orten gemachten Erfahrungen in ausgiebigerer Weise zu sammeln, wie solches bisher möglich war.

Die in Budapest zu erbauenden Bodenspeicher sind als Doppelspeicher mit zwischenliegendem, überdachtem Hofe projectirt (vide beiliegende Skizze). Die Fundamente bilden auf Gruppen von Pfählen stehende und durch Gewölbe mit einander verbundene Mauerpfeiler. Die Kellerdecken sind gewölbt, die der Geschosse auf Eisenschienen ruhende gemauerte Kappen, welche durch gusseiserne Säulen getragen werden. Das Dach endlich ist in seinen Haupttheilen aus Eisen construirt. Die Lagerhäuser sind 326 Fuss (100 m.) lang und 50 Fuss (15,2 m.) breit und sind die Wände so construirt, dass auf die zunächst herzustellenden zwei Geschosse ein drittes aufgebaut werden kann. (In der beiliegenden Skizze sind drei Geschosse angenommen, die zwei oberen aber gegen die für Pest projectirten, um einige Fuss erniedrigt). Zur Hebung der Lasten sind Handkrähne, sowohl im Innern als an den Langseiten angenommen und zur Communication der verschiedenen Etagen eiserne Wendeltreppen. Die Verbindung zwischen den neben einander liegenden Lagerhäusern wird durch Tunnels für die Keller und durch Brücken für die Etagen vermittelt.

Ausser diesen Etagenspeichern wird ein mächtiger Getreide-Elevator erbaut, der, den Amerikanischen in seiner inneren Einrichtung ähnlich, sich von diesen aber durch eine solidere Bauart unterscheiden soll, über das Detail der Construction ist jedoch vorläufig noch nichts festgesetzt, doch dürfte dasselbe den in „Malcsieux, travaux publics aux Etats unis“ gegebenen Typen ähnlich sein, oder aber den in Buffalo und Chicago existirenden nachgebildet werden.

In Budapest wird die Anlage von 3 Paar Lagerhäuser und einem Elevator, welcher der Grundfläche nach einem Paar der ersteren gleichkommt, von der Londoner Firma Meiggs & Churchs binnen 2½ Jahren, excl. der zugehörigen Quai- und Geleisanlagen, erbaut und von ihnen in Betrieb genommen mit dem ausschliesslichen Rechte, die Waaren zu belehnen. Dagegen garantirt die Stadt den Unternehmern Abgabenfreiheit und für die ersten 30 Betriebsjahre 240,000 M. jährliche Zinsen (etwas weniger als 3 pCt. des angenommenen Baucapitals), während nach 50 Jahren die ganze Anlage der Stadt zufällt.

Die 6 Lagerhäuser sind veranschlagt zu 1,820,000 M.; der Elevator zu 5,781,000 M.; die Strassen und Geleise zu 360,000 M.; die Quai-

mauern zu 1,200,000 M. und Diverses zu 789,000 M. Um jedoch einen Vergleich der Baukosten für den Elevator und ein, der Grundfläche nach, eben so grosses Paar Lagerhäuser zu erlangen, muss den erwähnten Baukosten derselben — also beziehentlich 5,781,000 und 616,666 M. — noch je 1/4 der Unkosten für Quaimauern und Diverses zugeschlagen werden und wir erhalten dann 6,278,250 M. und 1,113,916 M. Da aber, wie oben nachgewiesen, der Fassungsraum des Elevators den der Speicher um das 7 1/2fache übersteigt, so ist, abgesehen von allen sonstigen Vorzügen, der Bau der ersteren für Getreide günstiger als der Bodenspeicher. Wobei aber noch berücksichtigt werden muss, dass ein Elevatorbau nach dem Muster der in Buffalo und Chicago existirenden um 2,000,000 M. niedriger veranschlagt wird.

Für Riga muss nun, nach dem Vorbilde der ebengenannten neuesten derartigen Bauten und da bei diesen unzweifelhaft die jüngsten Erfahrungen an anderen Orten berücksichtigt sind, empfohlen werden, auf den für hier ermittelten Bauplätzen zunächst ein Lagerhaus und ein Entrepôt von 300 und 40 Fuss im Lichten Grundfläche zu erbauen, um später nach Bedürfniss den auf der Skizze angedeuteten Doppelbau zu ergänzen, resp. neue Speicherpaare hinzuzufügen. Ausserdem aber dürfte ein Elevatorbau, wenn auch vorläufig nur in halber Länge (150 Fuss), bei 80 Fuss Breite angerathen werden müssen. In Betreff der Baukosten wird kaum wesentlich fehlgegriffen sein, wenn man dieselben hier in Mühlgraben denen in Budapest gleichstellt, da die Bauverhältnisse an beiden Orten wenig differiren, hier sogar wohl günstiger sein dürften als in jener Donaustadt.

Es erübrigt noch die Erwähnung eines Entrepôts, respective besonderer Speicherräume, für Petroleum, welche bei den bisher als Muster angenommenen Anlagen fehlen, weil sie dort eben so sehr unnöthig sind als hier unentbehrlich, denn die Art der Ausschiffung und Lagerung des Petroleums hier in Riga kann Niemand der Waare entsprechend erachten, dieser Waare, die binnen weniger Jahre eine Bedeutung erlangte, wie kaum eine andere zuvor, und diese Stellung aller Aussicht nach auch noch lange behaupten wird. Zunächst widerspricht die Bestimmung, dass nur in Bolderaa und zwar am inneren Ende des neuen Bahnhofshafens, Petroleum gelöscht werden darf, dem Vorgehen in anderen Hafenplätzen, wo man der Gefahr für die anderen Schiffe wegen, die mit Petroleum befrachteten, in besondere Häfen zu führen trachtet, oder in Ermangelung dieser sie wenigstens nach Möglichkeit absondert. Sodann sind die vorhandenen Lagerplätze bei Bolderaa und Riga nicht dazu angethan, uns zu überzeugen, dass das Petroleum bereits im Welthandel eine solche Bedeutung einnimmt, dass die grössten Handelsstädte die gewaltigsten Anstrengungen machen, um einen Petroleum-Markt auf ihren Ort heranzuziehen, resp. sich denselben nicht durch Concurrenten nehmen zu lassen.

Riga wird daher nichts Absonderliches beginnen, sondern nur dem Vorgange anderer Städte, wie Hamburg, Bremen, Königsberg u. s. w. folgen, wenn es auch für sich einen besonderen Petroleumhafen baut und durch zweckmässig gelegene und der Waare entsprechende Speicherräume anderen Hafenplätzen die Concurrenz erschwert und gleichzeitig den grossen Unglücksfällen vorbeugt, die an manchen Orten die bis dahin geübte Sorglosigkeit bitter rächten.

Sollen aber derartige Anlagen für Riga erstrebt werden, so kann wiederum Mühlgraben einzig und allein einen geeigneten und doch bequem gelegenen Bauplatz dazu bieten. Es ist daher ein Petroleumhafen mit Lagerräumen der beiliegenden Skizze eingefügt. Der nur für wenige Schiffe Raum bietende Hafen wird durch ein Schwimmthor gesperrt, damit bei einem etwaigen Brande das Petroleum nicht weiter über den Fluss hin sich ergiesse und anderen Schiffen sicheres Verderben bringe. Die für diese Waare, abgesondert von anderen Lagerplätzen, zu erbauenden Speicher, sind gedacht als überwölbte, mit eisernen Thüren und Läden verschliessbare Kellerräume, deren Fussböden so angelegt sind, dass etwa ausfliessendes Petroleum sich in gemauerten Cisternen sammelt, und deren Thürschwellen, resp. das von den Nachbarspeichern trennende Terrain so viel erhöht sind, dass bei einem etwaigen Brande und beim Sprengen sämmtlicher Fässer die ganze ausfliessende Petroleummasse innerhalb der Umfassungswände jedes Speichers aufgestaut wird.

Dabei ist die Lage der Keller zum Quai und zu den Schienengeleisen so gewählt, dass die Zwischentransportkosten auf ein Minimum reducirt werden.

Die beiliegende Zeichnung darf nur als Skizze betrachtet werden, die dazu bestimmt ist, annähernd zu veranschaulichen, wie die vorgeschlagenen Entrepôt- und Lagerhaus-Anlagen gedacht sind. Die Aufstellung eines Planes, der ein wirkliches Project vorführt, kann erst Folge der hier vorgeführten Idee sein, dieselbe setzt ganz andere Mittel, Kräfte und Vorbedingungen voraus, als solche hier zu Gebote standen und stehen konnten. Zur Erklärung der Skizze sei noch gesagt, dass die vorhandenen Geleise, Gebäude, Grenzen u. s. w. durch schwarze Linien bezeichnet, die neuen durch Roth gekennzeichnet sind. Die dem jetzigen Flussbett abzugewinnenden Flächen sind gelb angelegt und im Uebrigen dürften die beigeschriebenen Bezeichnungen jede weitere Erläuterung überflüssig machen.

## F. Schlusswort.

Die vorgeführten Projecte werden vielleicht Vielen als zu grossartig angelegt und Anderen als den ortsüblichen Verhältnissen nicht entsprechend erscheinen. Dieselben sind aber aus der Ansicht hervorgegangen, dass

energisches Handeln nothwendig ist, damit das stets sich erweiternde Eisenbahnnetz dem hiesigen Platze grösseren Nutzen bringe, und damit unter den gegenwärtig veränderten Verhältnissen der steigenden Concurrenz erfolgreich begegnet werden könne. Dazu ist in Betreff Mühlgrabens, des in Vorschlag gebrachten Bauplatzes, noch hervorzuheben, dass die jetzt dort vorhandenen Anlagen sich bereits als unzureichend erweisen und durch ihren bisherigen Erfolg zu weiterem Ausbau und weiterer Vervollkommnung, also zur Aufstellung neuer Projecte zwingen, resp. diese rechtfertigen.

Jene Hafenanlage giebt uns ausserdem den Beweis dafür, dass eine Neuerung, wenn sie nur wirkliche Vortheile bietet, sich Anerkennung erringt auch gegen das anfänglich nicht eben günstige Urtheil der Mehrzahl. Es verstrich nämlich eine geraume Zeit, bis ein Handlungshaus einen Speicher auf der bis dahin öden Uferfläche zu erbauen unternahm, aber damit war auch der Bann gebrochen, und das Bedürfniss nach Speichern wächst nunmehr mit dem reger werdenden Bau derselben und zwar, nicht weil es die Mode erheischt, sondern weil der pecuniaire Vortheil bekannt und fühlbar geworden ist. Die bereits oben nachgewiesene Verkehrssteigerung an jenem Platze wird und muss noch fortschreiten, weil die Platzunkosten sich pro Pud um mindestens 1 Kop.*) niedriger stellen, als in Riga, wobei aber noch unberücksichtigt geblieben ist, dass der, durch die am letztgenannten Orte nothwendige zweimalige Abfuhr durch Pferdefuhrwerke veranlasste Verlust durch Verstreuen, Diebstahl, Abnutzung der Säcke und so weiter mindestens noch auf $\frac{1}{2}$ Kop. pro Pud geschätzt werden muss, so dass, abgesehen von noch anderweitigen Vortheilen, eine Verminderung der Unkosten um mindestens $1\frac{1}{2}$ Kop. für Mühlgraben in Rechnung zu stellen ist. Diese $1\frac{1}{2}$ Kop., die sogar noch auf $2\frac{1}{2}$ Kop. zu erhöhen sein dürften, sind an und für sich freilich nur eine minimale Summe, aber sie repräsentiren schon den Frachtsatz für 68 Werst Eisenbahnfahrt oder einen Mehrgewinn von 15,000 Rubel für jede Million Pud. Es ist daher das Verlangen durchaus berechtigt, dass diesem neuen Vorhafen alle nur mögliche Aufmerksamkeit geschenkt werde und dass bei jeglichen Erweiterungsbauten die umfangreichsten Erwägungen nicht unterlassen werden, ob die vorhandenen Vortheile nicht noch zu erhöhen sind, oder wie hervorgetretene Uebelstände beseitigt werden können.

---

*) Transportkosten vom Rigaer Bahnhofe bis zum Schiff pro Pud Getreide:

| in Riga: | | in Mühlgraben: | |
|---|---|---|---|
| Abfuhr v. Bahnhofe bis zum Speicher | $\frac{3}{4}$ Kop | Abfuhr nach Mühlgraben ......... | $\frac{1}{2}$ Kop. |
| Empfangskosten im Speicher ...... | $\frac{1}{2}$ „ | Empfangskosten im Speicher ...... | $\frac{1}{2}$ „ |
| Speichermiethe u. Assecuranz pro Mt. | $\frac{1}{2}$ „ | Speichermiethe u. Assecuranz pro Mt. | $\frac{1}{2}$ „ |
| Abfuhr zum Schiff, Arbeitslohn im Speicher, Trägerlohn auf's Schiff, Expedition .................... | $1\frac{3}{4}$ „ | Arbeitslohn im Speicher, Trägerlohn, Expedition .................... | 1 „ |
| Summa in Riga | $3\frac{1}{2}$ Kop. | Summa in Mühlgraben | $2\frac{1}{2}$ Kop. |

Ein Mangel zum Beispiel, welcher sich durch ungenügende Ausnutzung der angeworbenen Arbeitskraft dem Expeditor fühlbar macht, liegt in den bedeutenden Arbeitspausen, welche durch das Abfahren der geleerten und Einstellen neuer Wagen veranlasst werden und die wesentlich verringert werden können durch die Anlage eines eigenen Rangirbahnhofes. Ein weiterer Uebelstand liegt darin, dass das im Speicher frei ausgeschüttete Getreide wieder in Säcke gefüllt werden, und zu den Schiffen hinüber getragen werden muss, eine Arbeit, die vermieden würde, wenn die Speicher, hart am Ufer stehend, durch Rinnen und Röhren ihren Inhalt direct den Schiffen übermittelten. Freilich würde bei der bis jetzt üblichen Bauart und namentlich bei dem geringen Fassungsraum derselben, ein solches Verfahren schwer zu ermöglichen sein, und die Uferlinie eine gewaltige Ausdehnung erhalten müssen, um die nöthige Speicherzahl in einer Front aufzunehmen. Ferner ist die jetzt übliche, oft monatelange Benutzung der Schüttböden, namentlich zu Zeiten, wenn feuchtes Getreide angeführt wird, eine äusserst gefährliche und zu bedeutenden Verlusten geeignete, doch kann den beiden letztgenannten Uebelständen nur mit Erfolg abgeholfen werden durch Erbauung der vorgeschlagenen und gelegentlich der Schilderung des Amerikanischen Getreidehandels beschriebenen Elevatoren.

Sodann bringt der Hafenplatz Mühlgraben bisher nur einigen wenigen, bevorzugten Handelsfirmen Vortheile und grösseren Gewinn, nämlich denen, die im factischen oder zeitweisen Besitze der vorhandenen Speicher sind und muss dem kleineren Händler die Ausnutzung der dort gebotenen Vortheile so lange unerreichbar bleiben, bis öffentliche Lagerhäuser existiren, in welchem derselbe jederzeit einen beliebig grossen Raum zugewiesen erhalten kann. Noch mehr aber würde der Kleinhändler oder der Producent den Rigaschen Markt vor anderen bevorzugen, wenn er zu jeder Zeit hier seine Producte für einen mässigen Lagerzins, gesichert gegen Verderben, lagern könnte, und wenn er die Möglichkeit hätte, einen angemessenen Vorschuss auf dieselben zu erhalten, ohne Schmälerung des freien Dispositionsrechtes über seine Waare. Oder in kurzen Worten, wenn öffentliche Lagerhäuser mit Warrantbelehnung zu ihrer Disposition ständen.

In Betreff der Vorschläge für das Importgeschäft ist zunächst zu constatiren, dass der für dasselbe in Mühlgraben gebotene Uferraum nicht mehr genügt und erweitert werden muss, dagegen sind die Schwierigkeiten nicht unterschätzt, welche sich der Errichtung der gedachten Zollentrepôtspeicher entgegenstellen. Denn, wenn auch einerseits unbestritten sein dürfte, dass die vorhandenen Zoll-Lagerhäuser bei Riga durchaus unzweckmässig gelegen und construirt sind, dass die Unkosten in denselben ganz ungebührlich hoch sich stellen und dass endlich das Freilagerrecht in denselben ein zu beschränktes ist, so kann andererseits nicht verkannt werden, dass den hier gebotenen Verhältnissen gegenüber die Aenderung des Bestehenden auf viele

Schwierigkeiten stossen wird. Soll aber Riga ein concurrenzfähiger und für das weite Hinterland bedeutender Markt für Importwaaren werden, so ist dies nur möglich, wenn die entgegenstehenden Hindernisse beseitigt werden und Entrepôt-Speicher der gedachten Art erbaut und ausgenutzt werden.

In Betreff des Petroleumhafens darf wohl nicht auf einen begründeten Widerspruch gerechnet werden, der Annahme gegenüber, dass die jetzt den Petroleumschiffen angewiesene Liegeplätze dem allgemeinen, der Feuersgefahr entsprechenden Gebrauche widerstreitend, gewählt sind, also eine Aenderung geboten erscheint.

Endlich sei nochmals hervorgehoben, dass die vorgeführten Projecte nur eine Idee skizziren sollen, welche zu fertigen Projecten möglicherweise demnächst führen kann, leitend war dabei nur der Gedanke, dass Riga sich alle die Vortheile und Verkehrserleichterungen, welche nach Erfahrungen anderer Orte, dem Gesammtverkehre wesentlichen Vorschub leisten können, auch schaffen muss.



# Anlagen.



# Anlage Nr. I.

Die auf der Seite 4 bezeichneten Gütermassen, welche in Riga, Station der R.-D. Eisenb., eingegangen sind, stammen von den nachstehend bezeichneten Bahnen her, und zwar:

| Von den Stationen der: | 1876. | 1877. | 1878. |
|---|---|---|---|
| 1) Riga-Dünaburger Bahn . . . . . | 3,462,731 | 4,114,230 | 3,805,387 |
| 2) Petersburg-Warschauer Bahn . . . | 846,911 | 1,365,187 | 1,298,798 |
| 3) Landworowo - Romnyer Bahn und dahinter . . . . . . . . . . | 770,616 | 364,167 | 26,555 |
| 4) Moskau - Brester Bahn, via Wileiskaja | 119 | 967 | 2,624 |
| 5) Kursk-Kiewer Bahn . „ „ | 1 | 2,243 | 102 |
| 6) Odessaer Bahn . . . „ „ | 1 | — | — |
| 7) Brest-Grajewoer Bahn, via Bjalostock | 95 | 2,886 | 3,623 |
| 8) Kiew-Brester Bahn . . „ „ | 10,052 | 33,313 | 53,553 |
| 9) Odessaer Bahn . . . „ „ | 21,666 | 16,752 | 6,199 |
| 10) Dünaburg-Witebsker Bahn . . . . | 1,582,263 | 2,175,084 | 1,431,518 |
| 11) Orel-Witebsker Bahn . . . . . . | 4,041,903 | 6,388,627 | 6,404,273 |
| 12) Orel-Grjäsier Bahn . . . via Orel | 1,673,842 | 4,489,837 | 4,324,578 |
| 13) Liwnyer Bahn . . . . . „ „ | 1,536,659 | 3,209,545 | 2,651,673 |
| 14) Grjäsi-Zarizyner Bahn . . „ „ | 2,559,244 | 4,110,048 | 4,325,178 |
| 15) Koslow-Woronescher Bahn . „ „ | 317,136 | 2,529,214 (15 u. 16) | 855,080 (15 u. 16) |
| 16) Woronesch-Rostower Bahn . „ „ | 75 | | |
| 17) Tambow-Saratower Bahn . „ „ | 13,697 | 15,733 | 74,967 |
| 18) Rjäschsk-Wjäsmaer Bahn . „ „ | 3,650 | — | — |
| 19) Moskau-Kursker Bahn . . „ „ | 198,414 | 2,148,852 | 2,250,368 |
| 20) Kursk-Kiewer Bahn . . . „ „ | 10,553 | 265,347 | 313,030 |
| 21) Kiew-Brester Bahn . . . „ „ | 1,036 | 756 | — |
| 22) Odessaer Bahn. . . . . „ „ | 37 | 4 | 19 |
| 23) Losowo-Sewastopoler Bahn „ „ | 27 | 24,597 | 17,556 |

| | 1876. | 1877. | 1878. |
|---|---|---|---|
| 24) Kursk-Charkow-Asower Bahn via Orel | 41,446 | 1,579,525 | 593,237 |
| 25) Charkow-Nikolajewer Bahn „ „ | 143 | 153,581 | 322,807 |
| 26) Moskau-Brester Bahn (incl. Moskau). | 874,557 | 2,190,983 | 1,140,918 |
| 27) Tambow-Saratower Bahn, via Moskau | 31,468 | 12,251 | — |
| 28) Moskau - Nishni - Nowgoroder Bahn, via Moskau . . . . . . . . . | 27,055 | 47,174 | 73,359 |
| 29) Rjäschsk-Wjäsmaer Bahn, via Wjäsma | 168,543 | 1,085,561 | 318,117 |
| 30) Rjäschsk-Morschansker Bahn, via Wjäsma . . . . . . . . . . | 600 | 3,441 | 6,289 |
| 31) Morschansk-Sysraner Bahn, via Wjäsma | — | 1,219 | 4,298 |
| 32) Rjäsan-Koslower Bahn . . „ „ | — | 8,413 | — |
| 33) Tambow-Saratower Bahn . „ „ | — | 4 | 31 |
| 34) Orenburger Bahn. . . . „ „ | — | 9 | 1,246 |
| 35) Moskau-Kursker Bahn . . „ „ | — | 603 | — |
| 36) Rostow-Wladikawkaser Bahn, via Orel | — | 77,406 | 16 |
| 37) Morschansk-Sysraner Bahn . „ „ | — | 4 | 2 |
| 38) Moskau-Jaroslawer Bahn . . „ „ | — | 179 | — |
| 39) Konstantinower Bahn . . . „ „ | — | 14,400 | — |
| 40) Moskau-Rjäsaner Bahn . via Moskau | — | 115 | 68 |
| 41) Morschansk-Sysraner Bahn „ „ | — | 1 | 1 |
| 42) Rjäsan-Koslower Bahn . . „ „ | — | — | 3,600 |
| 43) Nikolai-Bahn . . . . . „ „ | — | — | 181 |
| 44) Schuja-Iwanower Bahn . „ „ | — | — | 267 |
| 45) Koslow-Tambower Bahn . „ „ | — | — | 505 |

# Angaben über die Schiffsfrachten für einzelne Artikel von und nach Königsberg, von und nach Riga in den Jahren 1874—1878.

## Frachten von Riga.

| Nach | Artikel | Pro | 1874. Dampfer. Von | 1874. Dampfer. Bis | 1874. Segler. Von | 1874. Segler. Bis | 1875. Dampfer. Von | 1875. Dampfer. Bis | 1875. Segler. Von | 1875. Segler. Bis | 1876. Dampfer. Von | 1876. Dampfer. Bis | 1876. Segler. Von | 1876. Segler. Bis | 1877. Dampfer. Von | 1877. Dampfer. Bis | 1877. Segler. Von | 1877. Segler. Bis | 1878. Dampfer. Von | 1878. Dampfer. Bis | 1878. Segler. Von | 1878. Segler. Bis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Stettin | Roggen | 4000 Pfund | 20 Rmk. | 27 Rmk. | 8 Thlr. | — | 21 Rmk. | 21 Rmk. | — | — | 21 Rmk. | 30 Rmk. | 21 Rmk. | 30 Rmk. | 18 Rmk. | 25 Rmk. | 18 Rmk | 25 Rmk. | 18 Rmk. | 19 Rmk. | — | — |
| Lübeck | „ | „ | 20 „ | 28 „ | 8 „ | 8½ Thlr. | 24 „ pr. Tschetwert. | 24 „ pr. Tschetwert. | — | — | 21 „ | 30 „ | — | — | 19 „ | 26 „ | 20 „ | 25 „ | 12½ „ | 21 „ | 15½ Rmk. | 21 Rmk. |
| Gothenburg | „ | „ | — | — | 11 „ | — | 1,30 Kr. | 1,40 Kr. | — | — | 27 „ | 27 „ | 27 „ | — | — | — | — | — | 23 Kr. | 25 Kr. | — | — |
| Christiansund | „ | Tonne | 30 „ | 45 „ | — | — | — | — | — | — | 30 „ | 32 „ | 30 norw. Schill. | 32 norw. Schill. | 30 „ | 35 „ | — | — | — | — | — | — |
| Bergen | „ | „ | 25 „ | 45 „ | — | — | 22 Rmk. | 42 Rmk. | 22 norw. Schill. | 42 norw. Schill. | 32 „ | 44 „ | 32 „ „ | 40 „ „ | 30 „ | 45 „ | 30 „ | 42½ „ | 30 Rmk | 45 „ | 26 „ | 38 „ |
| Kopenhagen | „ | 4000 Pfund | — | — | — | — | — | — | — | — | 21 „ | 30 „ | 21 Rmk. | 30 Rmk. | 20 „ | 21 „ | — | — | 17 „ | 23 Rmk. | 23 „ | 23 „ |
| Stettin | Hafer | „ | 24 „ | 30 „ | — | — | 24½ „ | 25 „ | — | — | 19½ „ | 28 „ | 26 „ | 28 „ | 21½ „ | 30 „ | 20 „ | — | 14½ „ | 25 „ | — | — |
| Lübeck | „ | „ | 24 „ | 32 „ | — | — | 28 „ | 30 „ | — | — | 24 „ | 30 „ | — | — | 22½ „ | 32 „ | 22 „ | 25 „ | 15 „ | 23 „ | — | — |
| Antwerpen | „ | 320 Pfund | 1/ 9 d. | 3/ 6 d. | — | — | 2/ — d. | 3/ — d. | — | — | 2/ 3 d. | 4/ 6 d. | — | — | 2/ — d. | 3/ 6 d. | — | — | 1/ 6 d. | 3/ — d. | — | — |
| Dünkirchen | „ | „ | 3/ — d. | 3/ 6 d. | 3/ — d. | 3/ 3 d. | 2/ 6 d. | 3/ 8 d. | — | — | 2/ 3 d. | 4/ 6 d. | — | — | 2/ 3 d. | 3/ 3 d. | — | — | 2/ 6 d. | 3/ — d. | — | — |
| Hull | „ | „ | 1/ 10½ d. | 2/ 9 d. | — | — | 2/ 1½ d. | 3/ 1½ d. | — | — | 2/ — d. | 4/ — d. | — | — | 2/ 1½ d. | 3/ 3 d. | — | — | 1/ 6 d. | 3/ — d. | — | — |
| London | „ | „ | 1/ 9 d. | 4/ — d. | 2/ 3 d. | 2/ 10½ d. | 2/ 1½ d. | 2/ 9 d. | 2/ — d. | 2/ 9 d. | 1/ 9 d. | 4/ — d. | — | — | 2/ — d. | 3/ 3 d. | — | — | 1/ 6 d. | 2/ 9 d. | — | — |
| Hull | Hanf | Ton | 30/ — d. | 37/ 6 d. | — | — | 30/ — d. | 37/ 6 d. | 35/ — d. | — | 30/ — d. | 55/ — d. | 38/ — d. | — | 32/ 6 d. | 40/ — d. | — | — | 25/ — d. | 40/ — d. | — | — |
| London | „ | „ | 27/ 6 d. | 50/ — d. | 35/ — d. | 37/ 6 d. | 32/ 6 d. | 37/ 6 d. | 32/ 6 d. | 37/ 6 d. | 30/ — d. | 32/ 6 d. | — | — | 32/ 6 d. | 40/ — d. | — | — | 25/ — d. | 37/ 6 d. | — | — |
| Dünkirchen | Flachs | Last | 45 Frcs. | 47½ Frcs. | 42 Frcs. | 50 Frcs. | 40 Frcs. | 45 Frcs. | 40½ Frcs. | 50 Frcs. | 45 Frcs. | 55 Frcs. | 41 Frcs. | 42½ Frcs | 45 Frcs. | 50 Frcs. | 43 Mk. | 45 Mk. | 40 Frcs. | 45 Frcs. | 40 Frcs. | 45 Frcs. |
| Ostküste Schottlands | „ | Ton | 35/ — d. | 37/ 6 d. | 35/ — d. | — | 30/ — d. | 37/ 6 d. | 30/ — d. | 32/ 6 d. | 32/ 6 d. | 50/ — d. | 30/ — d. | — | 32/ 6 d. | 40/ — d. | 32/ — d. | 35/ — d. | 30/ — d | 35/ — d. | 27/ — d. | 34/ — d. |
| Dundee | „ | „ | 35/ — d | 38/ 6 d. | 27/ — d. | 35/ — d. | 30/ — d. | 37/ 6 d. | 28/ 9 d. | 33/ — d. | 50/ — d. | 50/ — d. | 30/ — d. | 35/ — d. | 32/ 6 d. | 40/ — d. | 32/ — d. | 37/ 6 d. | 30/ — d. | 35/ — d. | 25/ — d. | 35/ — d. |
| Ostküste Englands | Hafer | 320 Pfund | 2/ 3 d. | 2/ 9 d. | 2/ 7½ d. | 3/ — d. | 2/ ½ d. | 3/ — d. | — | — | 2/ — d. | 3, 3 d. | — | — | 2/ 3 d. | 3/ — d. | 2/ 3 d. | 3/ — d. | 1/ 6 d. | 2/ 9 d. | 1/ 6 d. | 2/ 6 d. |

## Frachten von Königsberg.

| Nach | Artikel | Pro | 1874. Dampfer. Von | 1874. Dampfer. Bis | 1874. Segler. Von | 1874. Segler. Bis | 1875. Dampfer. Von | 1875. Dampfer. Bis | 1875. Segler. Von | 1875. Segler. Bis | 1876. Dampfer. Von | 1876. Dampfer. Bis | 1876. Segler. Von | 1876. Segler. Bis | 1877. Dampfer. Von | 1877. Dampfer. Bis | 1877. Segler. Von | 1877. Segler. Bis | 1878. Dampfer. Von | 1878. Dampfer. Bis | 1878. Segler. Von | 1878. Segler. Bis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Stettin | Roggen | Last | 5½ Thlr. | 7½ Thlr. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Lübeck | „ | „ | 8½ „ | 9 „ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Gothenburg | „ | 2500 Kilo | — | — | — | — | — | — | 24 Rmk. | 30 Rmk. | — | — | — | 24 Rmk. | — | — | 20 Rmk. | 30 Rmk. | — | — | — | — |
| Bergen | „ | „ | — | — | — | — | — | — | 24 „ | 30 „ | — | — | — | — | 30 Rmk. | 35 Rmk. | — | — | — | — | — | — |
| Kopenhagen | „ | „ | — | — | — | — | — | — | 22½ „ | 25 „ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Kiel | „ | „ | — | — | — | — | — | — | 22½ „ | 25 „ | 27 Rmk. | 30 Rmk. | — | — | 24 „ | 30 „ | — | — | — | — | — | — |
| Ost-Norwegen | „ | „ | — | — | — | — | — | — | 24 „ | 30 „ | 22½ „ | 36 „ | 21 Rmk. | 30 „ | 30 „ | 35 „ | 25 Mmk. | 29 Mmk. | — | — | — | — |
| Ostküste Englands | Weizen | 500 Pfund | 2/ 6 d. | 3/ 3 d. | 2/ 9 d. | 3/ — d. | — | — | — | — | 1/ 10½ d. | 2/ 3 d. | 3/ — d. | 3/ 6 d. | 2/ 6 d. | 2/ 7½ d. | — | — | — | — | — | — |
| Antwerpen und Rotterdam | „ | „ | 3/ — d. | 3/ 3 d. | — | — | 2/ 6 d. | 3/ 3 d. | — | — | — | 3/ 6 d. | — | — | 2/ 7½ d. | 3/ — d. | — | — | 2/ 9 d. | 3/ 9 d. | — | — |
| London | „ | „ | — | — | — | 3/ 3 d. | 2/ 6 d. | 3/ 4½ d. | — | — | 1/ 9 d. | 3/ 6 d. | — | — | 2/ 6 d. | 4/ 6 d. | — | — | 1/ 9 d. | 3/ — d. | — | — |
| Hull | „ | „ | — | — | — | — | 2/ 4½ d. | 2/ 9 d. | — | — | 2/ — d. | 4/ — d. | — | — | 2/ 4½ d. | 2/ 6 d. | — | — | 1/ 9 d. | 2/ 9 d. | — | — |
| Amsterdam | „ | 2500 Kilo | — | — | — | — | 22 Hfl. | 23 Hfl. | — | — | 20 Hfl. | 24 Hfl. | — | — | 20 Hfl. | 24 Hfl. | — | — | 2/ 9 d. | 3/ 6 d. | — | — |
| Dünkirchen | Hanf | Ton | — | 35/ — d. | — | — | — | — | — | — | 18/ — d. | 22/ 6 d. | — | — | 27/ 6 d. | 30/ — d. | — | — | — | — | — | — |
| London | „ | „ | — | — | — | — | 22/ 6 d. | 30/ — d. | — | — | 15/ — d. | 35/ — d. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ostküste Schottlands | Flachs | „ | — | — | 29/ — d. | 30/ — d. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Hull und London | „ | „ | 22/ — d. | 26/ — d. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 22/ 6 d. | 35/ — d. | — | — | — | — | — | — |
| London | Lumpen | „ | — | — | — | — | — | — | — | — | 16/ — d. | 24/ — d. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

## Frachten nach Königsberg.

| Von | Artikel | Pro | 1874 Dampfer Von | 1874 Dampfer Bis | 1874 Segler Von | 1874 Segler Bis | 1875 Dampfer Von | 1875 Dampfer Bis | 1875 Segler Von | 1875 Segler Bis | 1876 Dampfer Von | 1876 Dampfer Bis | 1876 Segler Von | 1876 Segler Bis | 1877 Dampfer Von | 1877 Dampfer Bis | 1877 Segler Von | 1877 Segler Bis | 1878 Dampfer Von | 1878 Dampfer Bis | 1878 Segler Von | 1878 Segler Bis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| London | Thee | Ton | 25/ —d. + 15% | — | — | — | 20/ —d. + 10% | — | — | — | 20/ —d. + 10% | — | — | — | 15/ —d. + 15% | 25/ —d. + 15% | — | — | | | | |
| „ | Pfeffer | „ | 30/ —d. „ | — | — | — | 30/ —d. + 15% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| „ | Kaffee | „ | 22/ —d. „ | — | — | — | 22/ 6d. „ | — | — | — | 22/ 6d. + 15% | — | — | — | 22/ 6d. + 15% | 25/ —d. + 15% | — | — | | | | |
| „ | Reis | „ | 15/ —d. „ | — | — | — | 15/ —d. | — | — | — | — | — | — | — | 17/ 6d. „ | — | — | — | | | | |
| „ | Oel | „ | 20/ —d. „ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 20/ —d „ | 27/ 6d. + 15% | — | — | | | | |
| Hull | Eisenröhren | „ | 12/ 6d. | 15/ —d. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| „ | Stahl, Alaun, Soda | „ | 15/ —d. | — | — | — | 10/ —d. | 12/ 6d. | — | — | 12/ 6d. + 10% | 15/ —d. | — | — | 15/ —d. + 10% | 25/ —d. + 10% | — | — | | | | |
| „ | Zinn | „ | 20/ —d. | — | — | — | — | — | — | — | 15/ —d. + 15% | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| „ | Shoddy | „ | 50/ —d. | — | — | — | 50/ —d. | — | — | — | 50/ —d. + 10% | — | — | — | 50/ —d. + 10% | 60/ —d. + 10%. | — | — | | | | |
| Ostküste Englands | Kohlen | Keel | 6 £ 5/ —d. | 9 £ 5/ —d. | 8 £ —/ —d. | 10 £ 10/ —d. | 6 £ 15/ —d. | 10 £ —/ —d. | 9 £ 10/ —d. | 11 £ —/ —d. | 7 £ —/ —d. | 8 £ —/ —d. | 9 £ —/ —d. | 11 £ —/ —d. | 5 £ —/ —d | 7 £ —/ —d. | 6 £ 15/ —d. | 9 £ 15/ —d. | | | | |
| Bergen | Heeringe | Last | 12 Hefl. + 15% | 15 Hefl. + 15% | 10 Hefl. + 15% | 13 Hefl. + 15% | — | — | — | — | — | — | 10 Hefl. + 15% | 20 Hefl. + 15% | — | — | — | — | | | | |
| Amsterdam | Kaffee | Centner | 12 Sgr | — | — | — | — | — | — | — | pro 50 Kilo Rmk. 1,20 + 15% | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| „ | Eisen | „ | 6½ „ | — | — | — | — | — | — | — | pro 50 Kilo Rmk. 0,70 + 15% | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| „ | Farbeholzextract | „ | 10 „ „ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| „ | Wein in Fässern | „ | 14 „ „ | — | — | — | — | — | — | — | pro 50 Kilo Rmk. 1,40 + 15% | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| Gloucester und Liverpool | Salz | Ton | — | — | 8/ —d. | 10/ 6d | 10/ 6d. | — | 7/ 6d. | 11/ —d. | 8/ —d. | — | 8/ —d. | 10/ 6d. | — | — | 6/ 9d. | 10/ —d. | | | | |
| Schottland | Heeringe | Tonne | — | — | 2/ —d. | 3/ —d. | — | — | 2/ —d. | 3/ 6d. | — | — | 2/ —d. | 3/ —d. | — | — | 1/ 9d. | 2 —d. | | | | |
| Stavanger | „ | Last | — | — | 15 Hefl. + 15% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| Drontheim | „ | „ | — | — | 14 „ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| Ostküste Englands | Baumwolle | Ton | — | — | — | — | 25/ —d. | 30/ —d. | — | — | — | 25/ —d. + 15% | — | — | — | — | — | — | | | | |
| „ „ | Maschinen | „ | — | — | — | — | 20/ —d. | 40/ —d. | — | — | 40/ —d. + 10% | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| „ „ | Thonröhren | „ | — | — | — | — | 15/ —d. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| Rotterdam und Antwerpen | Eisenbahnschienen | „ | — | — | — | — | 8/ —d. | 10/ —d. | — | — | 9 Frcs. | 10 Frcs. | — | — | — | — | — | — | | | | |
| Cette und Terravecchia | Salz | „ | — | — | — | — | — | — | 15/ —d. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |

## Frachten nach Riga.

| Von | Artikel | Pro | 1874 Dampfer Von | 1874 Dampfer Bis | 1874 Segler Von | 1874 Segler Bis | 1875 Dampfer Von | 1875 Dampfer Bis | 1875 Segler Von | 1875 Segler Bis | 1876 Dampfer Von | 1876 Dampfer Bis | 1876 Segler Von | 1876 Segler Bis | 1877 Dampfer Von | 1877 Dampfer Bis | 1877 Segler Von | 1877 Segler Bis | 1878 Dampfer Von | 1878 Dampfer Bis | 1878 Segler Von | 1878 Segler Bis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| London | Thee | Ton | 20/ —d. + 15% | 25/ —d. + 15% | — | — | 20/ —d. + 15% | 25/ —d + 15% | — | — | 20/ —d. + 15% | 25/ —d. + 15% | — | — | 20/ —d + 15% | 25/ —d. + 15% | — | — | 20/ —d. + 15% | 25/ —d. + 15% | — | — |
| „ | Pfeffer | „ | — | 25/ —d. „ | — | — | — | 25/ —d. „ | — | — | — | 25/ —d. „ | — | — | — | 25/ —d. „ | — | — | — | 25/ —d. „ | — | — |
| „ | Kaffee | „ | — | 25/ —d. „ | — | — | — | 25/ —d. „ | — | — | — | 25/ —d. „ | — | — | — | 25/ —d. „ | — | — | — | 25/ —d. „ | — | — |
| „ | Reis | „ | — | 15/ —d. „ | — | — | — | 15/ —d. „ | — | — | — | 15/ —d. „ | — | — | — | 15/ —d. „ | — | — | — | 15/ —d. „ | — | — |
| „ | Oel | „ | — | 20/ —d. „ | — | — | — | 20/ —d. „ | — | — | — | 20/ —d. „ | — | — | — | 20/ —d. „ | — | — | — | 20/ —d. „ | — | — |
| Hull | Eisenröhren | „ | 15/ —d. + 15% | 25/ —d. „ | — | — | 15/ —d. + 15% | 25/ —d „ | — | — | 15/ —d. + 15% | 25/ —d. „ | — | — | 15/ —d. + 15% | 25/ —d. „ | — | — | 15/ —d. + 15% | 25/ —d. „ | — | — |
| „ | Stahl, Alaun, Soda | „ | 12/ 6d. „ | 15/ —d. „ | — | — | 12/ 6d + 15% | 15/ —d. „ | — | — | 12/ 6d. „ | 15/ —d. „ | — | — | 12/ 6d. „ | 15/ —d. „ | — | — | 12/ 6d. „ | 15/ —d. „ | — | — |
| „ | Zinn | „ | 15/ —d „ | 20/ —d. „ | — | — | 15/ —d. + 15% | 20/ —d. „ | — | — | 15/ —d. „ | 20/ —d. „ | — | — | 15/ —d. „ | 20/ —d. „ | — | — | 15/ —d. „ | 20/ —d. „ | — | — |
| „ | Shoddy | „ | — | 50/ —d. „ | — | — | — | 50/ —d. „ | — | — | — | 50/ —d. „ | — | — | — | 50/ —d. „ | — | — | — | 50/ —d. „ | — | — |
| Ostküste Englands | Kohlen | Keel | — | — | 5 £ 10/ —d. | 7 £ 5/ —d. | — | — | 7 £ —/ —d. | 7 £ 17½/ —d. | — | — | 5 £ 10/ —d. | 7 £ 5/ —d. | — | — | 5 £ 10/ —d | 7 £ —/ —d. | — | — | 5 £ —/ —d | 7 £ 7½/ —d. |
| Bergen | Heeringe | Last 13 Tonnen | — | — | 6 Hfl. + 15% | 10 Hfl. + 15% | — | — | 8 Hfl. + 15% | 18 Hfl. + 15% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Amsterdam | Kaffee | 1000 Kilo | — | 18½ Hfl. | — | — | — | 18½ Hfl. | — | — | — | 18½ Hfl. | — | — | — | 18½ Hfl. | — | — | — | 18½ Hfl. | — | — |
| „ | Eisen | „ | 12 Hfl. | 14 „ | — | — | 12 Mk. | 14 „ | — | — | 12 Hfl. | 14 „ | — | — | 12 Hfl. | 14 „ | — | — | 12 Hfl. | 14 „ | — | — |
| „ | Farbeholzextract | „ | — | 21½ „ | — | — | — | 21½ „ | — | — | — | 21½ „ | — | — | — | 21½ „ | — | — | — | 21½ „ | — | — |
| „ | Wein in Fässern | „ | 20 Hfl. | 25 „ | — | — | 20 Mk. | 25 Frcs. | — | — | 20 Frcs. | 25 Frcs. | — | — | 20 Frcs. | 25 Frcs. | — | — | 20 Frcs. | 25 Frcs. | — | — |
| Gloucester und Liverpool | Salz | Ton | — | — | 9/ 3d. | 11/ —d. | — | — | 9/ —d. | 11/ —d. | — | — | 9/ —d. | 10/ 6d. | — | — | 9/ 6d. | 11/ —d | — | — | — | — |
| Schottland | Heringe | Tonne | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Stavanger | „ | Last 13 Tonnen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 14 Hfl. + 15% | — | — | — | — | — |
| Ostküste Englands | Baumwolle | Ton | 20/ —d + 15% | 40/ —d. + 15% | — | — | 20/ —d. + 15% | 40/ —d. + 15% | — | — | 20/ —d. + 15% | 40/ —d. + 15% | — | — | 20/ —d. + 15% | 40/ —d. + 15% | — | — | 20/ —d. + 15% | 40/ —d. + 15% | — | — |
| „ „ | Maschinen | 1000 Kilo | 6/ —d „ | 40/ —d. „ | — | — | 6/ —d. + 15% | 40/ —d. „ | — | — | 6/ —d. „ | 40/ —d. „ | — | — | 6/ —d. „ | 40/ —d. „ | — | — | 6/ —d. „ | 40/ —d. „ | — | — |
| Rotterdam und Antwerpen | Schienen | „ | 10 Frcs. | 12 Frcs. | — | — | 10 Frcs. | 12 Frcs. | — | — | 10 Frcs. | 12 Frcs. | — | — | 10 Frcs. | 12 Frcs. | — | — | 10 Frcs. | 12 Frcs. | — | — |
| Terravecchia | Salz | Last 180 Pud | — | — | 23 Rbl. | — | — | — | 20 Rbl. | — | — | — | 17 Rbl. | — | — | — | 17 Rbl. | — | — | — | — | — |

# Anlage III.

## Französische Lagerhausgesetze.

Den 28. Mai 1858.

Gesetz, betreffend die Geschäfte mit den in den Lagerhäusern niedergelegten Waaren.

Art. 1. Die auf Grund der Bestimmung vom 21. März 1848 bereits etablirten Lagerhäuser, sowohl wie die, welche noch gegründet werden, nehmen auf Wunsch der Handelsleute und Fabrikanten: Rohproducte, Waaren und Fabrikate auf.

Diese Lagerhäuser werden, nachdem die Handelskammern oder die Kammern für Künste und Gewerbe ihre Zustimmung dazu ertheilt haben, mit Genehmigung der Regierung eröffnet und sind ihrer Aufsicht unterstellt.

Die ausgehändigten Lagerscheine enthalten Name, Stand und Wohnort der Deponenten, sowie auch eine Bezeichnung der deponirten Waare, unter gleichzeitiger Angabe besonderer Merkmale, um die Identität festzustellen und den Werth zu bestimmen.

Art. 2. Jeder Lagerschein ist mit einem Pfandbillet verbunden, welches Warrant heisst und dieselben Angaben, wie der Lagerschein, enthält.

Art. 3. Die Lagerscheine und die Werrants können einzeln oder zusammen indossirt werden.

Art. 4. Das Indosso des von dem Lagerschein getrennten Warrants gilt als Unterpfand für die Waare, und zwar zu Gunsten des Cessionairs des Warrant.

Das Indosso des Lagerscheines überträgt auf den Cessionair das Recht, über die Waare zu verfügen und verpflichtet ihn zugleich, wenn der Warrant nicht mit dem Lagerscheine zu gleicher Zeit indossirt ist, die durch den Warrant garantirte Schuldforderung zu bezahlen, oder mit dem durch den Verkauf der Waare erzielten Erlös zu decken.

Art. 5. Das Indosso des Lagerscheines und des Warrant, sei es, dass sie zusammen oder getrennt übertragen werden, muss mit einem Datum versehen sein.

Das Indosso des von dem Lagerschein getrennten Warrant muss ausserdem die ganze Summe der garantirten Schuldforderung, und zwar Capital und Zinsen, anzeigen, das Datum des Verfalltages und den Namen, Stand und Wohnort des Gläubigers.

Der erste Cessionair des Warrant muss das Indosso unmittelbar in die Register des Lagerhauses eintragen lassen, und zwar mit allen den Vermerken, mit denen dasselbe begleitet ist. Auf dem Warrant ist diese Eintragung zu notiren.

Art. 6. Der Inhaber des Lagerscheines, welcher von dem Warrant getrennt ist, kann selbst vor dem Verfalltage die durch den Warrant garantirte Schuldforderung bezahlen.

Wenn der Inhaber nicht bekannt ist oder wenn er, vorausgesetzt, dass er bekannt ist, mit dem Schuldner über die Bedingungen nicht einig ist, unter denen die Vorausbezahlung stattfinden soll, so ist die betreffende Summe mit Einschluss der Interessen bis zum Verfalltage bei der Verwaltung des Lagerhauses zu deponiren, welche dafür verantwortlich bleibt. Diese Deponirung befreit die Waare.

Art. 7. Für den Fall, dass die Zahlung am Verfalltage ausbleibt, hat der Inhaber des von dem Lagerscheine getrennten Warrant das Recht, acht Tage nach erhobenem Protest ohne weitere gerichtliche Formalitäten die verpfändete Waare en gros zum öffentlichen Meistbot kommen zu lassen unter Beobachtung der Formalitäten und Hinzuziehung derjenigen öffentlichen Beamten, welche in dem Gesetze vom 28. Mai 1858 bezeichnet sind.

Für den Fall, dass der erste Unterzeichner des Warrant die Summe bezahlt, hat dieser das Recht die Waare zum Verkauf kommen zu lassen, so wie es im vorhergehenden Paragraph angegeben, und zwar acht Tage nach der Verfallzeit für Gefahr und Rechnung des Inhabers des Lagerscheines, ohne dass es nöthig ist, denselben darüber in Kenntniss zu setzen.

Art. 8. Der Gläubiger erhält die Summe der Schuldforderumg direct ohne weitere gerichtliche Formalitäten, wobei er den Vorzug vor allen übrigen Gläubigern geniesst und keine anderen Abzüge zu tragen hat, als:

1) die für die indirecte Steuer, die Accise und die Verzollung der Waare, und
2) die für die Verkaufskosten, die Lagerung und andere durch die Aufbewahrung der betreffenden Waare hervorgerufene Kosten.

Wenn bei dem Verkaufe der Waare sich ein höherer Ertrag ergiebt, als der Inhaber des Lagerscheines dem Inhaber des Warrant schuldet, so ist der Ueberschuss, falls ersterer beim Verkauf nicht gegenwärtig, bei der Verwaltung des Lagerhauses zu deponiren, und zwar wie im Art. 6 näher angegeben.

Art. 9. Der Inhaber des Warrant kann nur dann auf den Darlehnnehmer und die Indossenten Regress nehmen, wenn er seine Rechte über die Waare ausgeübt hat und der Ertrag sich als ungenügend erwiesen hat.

Die durch Artikel 165 und die folgenden des Handelsgesetzes vorgeschriebenen Termine zur Ausübung des Regresses gegen den Indossenten beginnen erst mit dem Tage, an welchem der Verkauf der Waare bewerkstelligt ist.

Der Inhaber des Warrant verliert in allen Fällen das Recht eines Regresses gegen die Indossenten, wenn er nicht binnen eines Monats, gerechnet vom Tage des Protestes, die Waare hat zum Verkaufe kommen lassen.

Art. 10. Die Inhaber der Lagerscheine und Warrants haben im Falle der Beschädigung der Waare die gleichen Anrechte auf die Versicherungssumme, wie auf die versicherte Waare selbst.

Art. 11. Oeffentliche Creditanstalten können Warrants ebenso wie Wechsel entgegennehmen und zwar mit Erlass einer der Unterschriften, welche durch ihre Statuten vorgeschrieben sind.

Art. 12. Der Inhaber des Lagerscheines oder des Warrant erhält, wenn er dieses Document verliert, auf seinen Wunsch durch das Gericht ein Duplicat, wenn es sich um einen Lagerschein handelt und die Zahlung der garantirten Schuldforderung, wenn es sich um einen Warrant handelt. In jedem Falle hat der Inhaber sein Eigenthumsrecht nachzuweisen und eine Caution zu stellen.

Art. 13. Die Lagerscheine sind mit Stempelmarken zu versehen. Für die Eintragung in die Register ist eine bestimmte Gebühr von 1 Fr. zu zahlen.

Für diejenigen Warrants, welche getrennt von den Lagerscheinen indossirt sind, gelten die im Titre I des Gesetzes vom 5. Juni 1850 und im Artikel 69 § 2, Nr. 6 des Gesetzes vom 22. Frimaire des Jahres 7 enthaltenen Bestimmungen.

Das Indosso eines von dem Lagerscheine getrennten Warrant kann, wenn dasselbe nicht mit einer Stempelmarke oder in Stelle derselben nicht mit dem gesetzlichen Visum versehen ist, in die Register des Lagerhauses nicht eingetragen oder vermerkt werden bei Androhung einer Strafzahlung in gleichem Betrage, auf welchen der Warrant lautet.

Die Verwalter der Lagerhäuser sind nach Artikel 54 des Gesetzes vom 22. Frimaire des Jahres 7 und unter Androhung der darin festgesetzten Strafen verpflichtet, über den Inhalt ihrer Register dem Registrirungsamte Mittheilung zu machen.

Art. 14. Ein Regierungsbefehl wird die besonderen Massnahmen vorschreiben, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Gesetzes erforderlich sind.

Art. 15. Hiermit ist die Bestimmung vom 21. März 1846, sowie die Verfügung vom 26. März desselben Jahres als aufgehoben zu betrachten.

In gleicher Weise ist auch die Bestimmung vom 23. — 26. August 1848, insoweit sie diesem Gesetze entgegen ist, aufgehoben.

## 28. Mai 1858. Gesetz, betreffend den öffentlichen Verkauf der Güter en gros.

Art. 1. Die freiwillige Verauctionirung der Güter en gros, welche in der dem gegenwärtigen Gesetze beigefügten Tabelle aufgeführt stehen, kann durch einen Makler ohne weitere Genehmigung Seitens des Handelsgerichts geschehen.

Diese Tabelle kann im Allgemeinen oder speciell für eine oder mehrere Städte abgeändert werden, und zwar durch eine Bestimmung in Form eines Regierungsbefehls nach erfolgter Zustimmung der Handels-Kammern.

Art. 2. Diejenigen Makler einer Stadt, wo ein Handelsgericht seinen Sitz hat, haben die Vollmacht den durch das gegenwärtige Gesetz vorgeschriebenen Verkauf in jedem Orte anzuordnen, welcher zu dem Ressort dieses Handelsgerichts gehört und wo keine Makler vorhanden sind.

Sie haben sich dabei den in dem Gesetze vom 22. Pluviase des Jahres 7 ausgesprochenen Bestimmungen, betreffend den öffentlichen Verkauf von Möbeln, zu richten.

Art 3. Die Courtage für den in dem gegenwärtigen Gesetze behandelten Verkauf ist durch den Minister der Landwirthschaft, des Handels und der öffentlichen Bauten im Einvernehmen mit der Kammer und dem Handelsgerichte für jeden Ort festgesetzt. In keinem Falle darf dieselbe aber den beim Verkaufe ähnlicher Waaren nach beiderseitigem Uebereinkommen festgesetzten Betrag übersteigen.

Art. 4. Die Gebühr für die Registrirung eines solchen öffentlichen Verkaufs en gros ist mit 10 Cent. pro 100 Fr. festgesetzt.

Art. 5. Streitigkeiten, welche sich auf den Verkauf beziehen, gehören vor das Handelsgericht.

Art. 6. Der Verkauf findet in besonderen, speciell zu diesem Zwecke autorisirten Localen statt unter Zustimmung der Handels-Kammern und des Handelsgerichts.

Art 7. Ein Regierungsbefehl wird die erforderlichen Massnahmen zur Ausführung dieses Gesetzes vorschreiben.

Derselbe wird vorzugsweise die Form und die Bedingungen der im Art. 6 vorgesehenen Autorisation bestimmen.

Art. 8. Die Bestimmungen vom 22. November 1811 und vom 17. April 1812, sowie die Verordnungen vom 1. Juli 1818 und 9. April 1819 sind, soweit sie den durch das gegenwärtige Gesetz geregelten Verkauf betreffen, als aufgehoben zu betrachten. Dieselben bleiben jedoch in Kraft, sofern es sich um den durch das Gericht angeordneten öffentlichen Verkauf von Waaren handelt.

## Verzeichniss derjenigen Waaren, welche en gros öffentlich verkauft werden können. Anlage zum Gesetz vom 28. Mai 1858.

I. Ausländische Waaren:

Lebensmittel,

Rohstoffe, welche für Fabriken bestimmt sind, und alle zur Wiederausfuhr bestimmten Producte.

II. Inländische Waaren:

Getreide, Saat und Mehl,
Gemüse und Früchte, trocken,
Wachs und Honig,
Rohzucker,
Wolle,
Hanf und Flachs,
Seide,
Farbewurzeln und Farbestoffe,
Oele,
Wein und Spiritus,
Seife,
Chemische Producte,
Leder und rohe Felle,
Haare, Mähnen und Borsten,
Fett, Talg und Stearin,
Kohlen und Coaks,
Holz- und Baumaterialien,
Rohmetalle.

## 12. Mai 1859. Verordnung, betreffend die Ausführung der beiden Gesetze vom 28. Mai 1858.

WIR NAPOLEON,

durch die Gnade Gottes und den Willen der Nation, Kaiser der Franzosen, entbieten hierdurch Allen, Gegenwärtigen wie Zukünftigen, unseren Gruss.

Zufolge des Berichtes unseres Staatssecretairs im Departement für Landwirthschaft, Handel und öffentliche Bauten haben wir

in Rücksicht auf das Gesetz vom 28. Mai 1858, betreffend die Geschäfte in Bezug auf die in den Lagerhäusern niedergelegten Waaren und insbesondere in Rücksicht auf den Artikel 14, welcher also lautet:

„Art. 14. Ein Regierungsbefehl wird die Massnahmen vorschreiben, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Gesetzes erforderlich sind.“

sowie in Rücksicht auf die Artikel 6 und 7 des Gesetzes von gleichem Datum, betreffend den öffentlichen Verkauf der Waaren en gros, welche also lauten:

„Art. 6. Der Verkauf findet in besonderen, speciell zu diesem Zwecke autorisirten Localen statt unter Zustimmung der Handelskammern und des Handelsgerichtes.“

„Art. 7. Ein Regierungsbefehl wird die besonderen Massnahmen zur Ausführung dieses Gesetzes vorschreiben,

derselbe wird vorzugsweise die Form und die Bedingungen der im Art. 6 vorgeschriebenen Autorisation bestimmen.“

und in Rücksicht auf die Königliche Verordnung vom 24. December 1839 und des Schreibens unseres Finanzministers vom 2. Februar 1859 und

im Einvernehmen mit unserem Staatsrath —

bestimmt und bestimmen wir, was folgt:

## Titel 1. Allgemeine Verfügungen in Bezug auf die Lagerhäuser und die Säle für den öffentlichen Verkauf.

Art 1. enthält die Vorschrift, wie und von wem die Concession zu ertheilen ist.

Art. 2. Jede Person, welche um die Erlaubniss zur Eröffnung eines Lagerhauses oder eines Auctionslocals nachsucht, muss den Nachweis liefern, dass seine ihm zu Gebote stehenden Hilfsmittel im richtigen Verhältniss zu der Wichtigkeit des projectirten Unternehmens stehen.

Die Verwalter der Lagerhäuser oder der Auctionslocale sind zur Sicherheit für ihre Leitung verpflichtet, eine Caution zu stellen, deren Summe in dem Document, betreffend ihre Autorisation, fixirt und soweit möglich, im richtigen Verhältniss zu der Verantwortlichkeit stehen muss, welche sie übernehmen.

Die Cautionssumme ist in der Depositen-Casse niederzulegen und kann in französischen Werthpapieren bestehen, deren Besitztitel gleichzeitig in der Depositen-Casse niedergelegt sind.

Art. 3. Die Besitzer und Verwalter sind für die Sicherheit und die Erhaltung der ihnen anvertrauten Waaren verantwortlich, mit Ausnahme solcher Fälle, welche durch Havarie und einen natürlichen, durch die Art und Beschaffenheit der Waare bewirkten Abgang hervorgerufen worden, oder die Folge einer vis major sind.

Art. 4. Den Verwaltern der Lagerhäuser und der Auctionslocale ist es untersagt, direct oder indirect, für eigene oder fremde Rechnung sich in irgend ein Geschäft oder eine Speculation einzulassen, deren Gegenstand die Waaren sind.

Dagegen können sie übernehmen die Zollbereinigung, die Accisebefreiung, die erforderlichen Angaben beim Löschen oder Laden zu machen, die Besorgung hinsichtlich der Lagerung oder Herausnahme aus der Niederlage, die Uebertragung und die Beförderung,

die Fracht- und andere Vermittelungen zwischen den Capitainen und Consignatairen unter Vorbehalt der Rechte der Makler und ihrer Thätigkeit, wie sie durch die Gesetze vorgeschrieben sind, ferner die Operationen der Factage, des Tragens, der Anfuhr und die Besorgung der Lichter-Fahrzeuge.

In gleicher Weise können sie die Waaren, deren zeitweilige Besitzer sie sind, versichern und zwar auf Collectivpolicen oder Specialpolicen, je nach Auftrag der Interessenten.

Sie können ausserdem autorisirt werden, alle diejenigen Operationen zu übernehmen, welche den Zweck haben, eine Erleichterung der Beziehungen des Handels und der Schifffahrt zum Etablissement herbeizuführen.

Art. 5. Es ist ihnen untersagt, direct oder indirect mit den Transportunternehmern unter irgend einem Namen oder einer Form, welche es auch sein mag, Vereinbarungen zu treffen, welche nicht gleichzeitig für alle Unternehmungen derselben Art erlaubt sind, es sei denn, dass sie von der Verwaltung dazu speciell autorisirt sind.

Die besonderen Reglements, welche im Art. 9 erwähnt sind, müssen der Art sein, dass sie eine vollständige Gleichstellung der verschiedenen Transportunternehmungen in ihren Beziehungen zu dem Etablissement sichern.

Art. 6. Die Verwalter der Lagerhäuser und Auctionslocale sind verpflichtet, ohne irgend welche Vergünstigung dieselben einer jeden Person, welche Waaren lagern oder verkaufen will, in den Grenzen des Gesetzes vom 28. Mai 1858 zur Verfügung zu stellen.

Art. 7. Die Lagerhäuser und die Auctionslocale unterliegen, als öffentliche für den Handel bestimmte Plätze den allgemeinen Bestimmungen der Polizeiordnung, jedoch ohne Benachtheiligung der Rechte des Zollamtes, sobald sie an einem der Orte etablirt sind, welcher unter der Geschäftsordnung einer wirklichen Niederlage steht, oder Waaren enthalten, welche nur der Form nach in die Niederlage gehören.

Art. 8. Die von den Magazinverwaltern aufgestellten Tarife zur Bestimmung der Gebühren für die Lagerung, Geschäftsleitung, die Miethe des Saales, den Verkauf und überhaupt für alle Dienstleistungen, welche sonst noch dem Publicum zu Gute kommen, müssen gedruckt und vor Eröffnung des Etablissements dem Präfecten und der zugehörigen Behörde bei der Bitte um Bestätigung, übergeben werden.

Alle Abänderungen der Tarife müssen vorher durch die Zeitungen bekannt gemacht werden und dem Präfecten und der betreffenden Behörde mitgetheilt werden.

Wenn die Abänderungen eine Erhöhung des Tarifes in sich begreifen, so können dieselben nicht früher als 3 Monate nach erfolgter Bekanntmachung und Mittheilung an die zuständigen vorbezeichneten Behörden zur Anwendung gebracht werden.

Die Erhebung der Gebühren muss gleichmässig und ohne irgend eine Vergünstigung eintreten zu lassen, stattfinden.

Art. 9. Jedes Etablissement muss ein besonderes Reglement haben. Dieses sowie alle auf dasselbe Bezug habenden Abänderungen müssen, wie in dem vorhergehenden Artikel bestimmt, vorher mitgetheilt sein.

Art. 10. Das Gesetz, die gegenwärtige Verordnung, der Tarif und besondere Reglements sind und bleiben angebracht bei dem Haupteingange und an einer am meisten in die Augen fallenden Stelle eines jeden Etablissements.

Art. 11. Im Falle einer Zuwiderhandlung oder einer von den Magazinverwaltern ausgeübten Rechtsüberschreitung, welche dem Handelsinteresse eine Benachtheiligung zufügen könnte, kann die ertheilte Bestätigung durch einen in gleicher Form wie diese Bestätigung ausgestellten Act in ihrem vollen Umfange wieder zurückgezogen werden.

Art. 12. Die Besitzer und Verwalter der Lagerhäuser und der Auctionslocale müssen, sofern sie ihr Etablissement einem Anderen abtreten wollen, hierüber vorher dem Minister der Landwirthschaft, des Handels und der öffentlichen Bauten Eröffnung machen, sowie gleichzeitig den Namen des Cessionairs bekannt geben.

## Titel 2. Besondere Bestimmungen, betreffend die Lagerhäuser, sowie die Lagerscheine und Warrants.

Art. 13. Die Lagerscheine, sowie die daran klebenden Warrants sind aus einem Talon-Register herauszunehmen.

Art. 14. Wenn der Makler zur Abschätzung einer Waare herzugezogen wird, so hat derselbe für seine Mühewaltung nur einen Anspruch auf denjenigen Betrag, welcher für einen jeden Ort von dem Minister der Landwirthschaft, des Handels und der öffentlichen Arbeiten nach Gutachten des Handelsgerichtes bestimmt worden ist.

Art. 15. Auf Requisition des Inhabers des mit dem Warrant vereinigten Lagerscheines, ist die deponirte Waare in so viele einzelne Theile zu zerlegen, wie er es wünscht, und das ursprüngliche Document durch eine gleiche Anzahl von Lagerscheinen und Warrants zu ersetzen.

Art. 16. Jeder Cessionair des Lagerscheines oder des Warrant kann die Eintragung des zu seinen Gunsten ausgeführten Indosso in das Talon-Register, aus welchem die Papiere entnommen, verlangen und zwar unter gleichzeitiger Angabe seines Wohnortes.

Art. 17. Die Verwaltung des Lagerhauses ist zu jeder Zeit verpflichtet, auf Ansuchen des Inhabers des Lagerscheines oder des Warrant die Schulden und die laut Artikel 8 des Gesetzes vom 28. Mai 1858 aufgezählten Kosten wegen der Vorgänge mit den Waaren und solche, welche vor der garantirten Schuldforderung den Vorzug geniessen, zu liquidiren. Das von der Verwaltung des Lagerhauses ausgefertigte Bordereau enthält die Nummern des Lagerscheines und des Warrant, zu denen dasselbe gehört.

Art. 18. Bei Vorweis des protestirten Warrant ist die Verwaltung des Lagerhauses verpflichtet, dem von dem Inhaber des Warrant mit dem Verkauf der Waare betrauten Makler jedwede erforderliche Auskunft zu ertheilen.

Die Verwaltung liefert dem Käufer die Waare nur auf Grund eines Verkaufs-Protocolls aus und zwar:

1) nach Richtigbefinden der Bezahlung der Steuern und der priviligirten Beträge, sowie der Summe, mit welcher der Warrant beliehen war, und

2) nach Deponirung des dem Inhaber des Lagerscheines zukommenden Ueberschusses, wenn ein solcher vorhanden ist, in dem durch den letzten Paragraphen des Artikels 8 des Gesetzes vorgesehenen Falle.

Art. 19. Ausser den gewöhnlichen Geschäfts-Lagerschein- und Warrant-Büchern muss die Verwaltung des Lagerhauses noch ein Talonbuch führen zum Zweck des Ausweises über die Deposita, welche sie auf Grund der Artikel 6 und 8 dieses Gesetzes empfangen hat.

## Titel 3. Besondere Bestimmungen, betreffend die Versteigerung der Waaren en gros.

Art. 20. Die Versteigerung der Waaren findet an der Börse statt oder in den dazu bestimmten Localen gemäss gegenwärtiger Verfügung. Der Makler ist jederzeit autorisirt, vom Platze aus zu verkaufen, wenn die Waare ohne Benachtheiligung des Verkäufers nicht gerührt werden darf und der Verkauf zu gleicher Zeit nicht anders auszuführen ist als bei Präsentirung der betreffenden Waare.

Art. 21. Die näheren Angaben über den Ort, den Tag, die Stunde und die Bedingungen des Verkaufs, die Beschaffenheit und die Menge der Waaren müssen mindestens 3 Tage vorher in einem der für gerichtliche Anzeigen bestimmten Tagesblätter des Ortes annoncirt werden und ausserdem als Affiche bei der Börse, sowie bei der Thür des Locals, in welchem der Verkauf stattfinden soll, und des Magazins, wo die Waaren niedergelegt sind.

Mindestens zwei Tage vor dem Verkauf muss das Publicum zur Besichtigung und Prüfung der Waare zugelassen werden und muss jede mögliche Erleichterung in dieser Beziehung gewährt werden.

Art. 22. Vor dem Verkaufe ist ein Katalog der Producte und Waaren, welche verkauft werden sollen, zusammenzustellen und zu drucken. Derselbe

trägt die Unterschrift des mit dem Verkauf betrauten Maklers. Dieser Katalog ist auf Wunsch auszuhändigen.

Art. 23. Der Katalog giebt Auskunft über die Marken, die Nummern, die Beschaffenheit und Menge einer jeden Waarenpartie, der Magazine, wo dieselben lagern, der Tage und Stunden, an welchen sie besichtigt werden können, und den Ort, den Tag und die Stunde, wann sie verkauft werden sollen.

Ebenso müssen angegeben sein: die Lieferungs-Termine, die Zahlungs-Bedingungen, die Mängel und Havarien und alle übrigen Merkmale, sowie die Bedingungen, welche die Grundlage und die Regel für den Contract zwischen dem Verkäufer und Käufer bilden.

Art. 24. Bei dem Verkaufe trägt der Makler sofort in den Katalog bei der betreffenden Waarenpartie den Namen und den Wohnort des Käufers ein, sowie den Preis der Zusprechung.

Art. 25. Die einzelnen Waarenpartien dürfen nach ungefährer Schätzung und dem mittleren Preise der Waaren nicht unter 500 Fr. sein.

Dieser Minimalsatz kann an jedem Orte für gewisse Waarenclassen erhöht oder ermässigt werden durch eine Verordnung des Ministers der Landwirthschaft, des Handels und der öffentlichen Bauten, nachdem die Handelskammern und die Berathungs-Commissionen für Künste und Gewerbe dazu ihre Zustimmung ertheilt haben.

Art. 26. Die Versteigerung und der Zuschlag geschieht durch den mit dem Verkaufe betrauten Makler.

Der Makler entwirft von jeder Sitzung ein Protocoll und trägt dasselbe in ein Register ein, welches nummerirt und mit der Unterschrift versehen sein muss, gemäss Artikel 11 des Handelsgesetzes.

Art. 27. Falls der Käufer in einem bestimmten Termin den Preis nicht bezahlt, so ist die Waare für seine Rechnung und Gefahr, drei Tage nach der ihm zugegangenen Aufforderung zu bezahlen, wieder zu verkaufen, ohne dass es eines Gerichtsausspruches dafür bedarf.

Art. 28 enthält die Beauftragung des Ministeriums mit der Ausführung des Gesetzes.

# Anlage IV.

## Auszug
### der wesentlichsten Bestimmungen aus dem Project des Finanzministeriums zu einem Statut für den Rigaer „Warrant-Verein“ (1875*).

§ 1. Die Gesellschaft wird gegründet:

1) zur Uebernahme der Aufbewahrung von jeder Art Waaren und Frachten, die keinem raschen Verderb unterworfen sind, und zur Erbauung und Vermiethung von Lagerräumen für dieselben,
2) zur Ertheilung besonderer Scheine über solche zur Aufbewahrung empfangenen Waaren und Frachten, auf welche Scheine hin dieselben verkauft oder verpfändet werden können, und
3) zur Effectuirung des Verkaufs von zur Aufbewahrung empfangenen Waaren und Frachten im Auftrage und für Rechnung ihrer Eigenthümer.

Anmerkung: Gründer der Gesellschaft ist der Rigasche Börsen-Comité.

II. Operationen des Vereins.

§ 11. Der Verein errichtet Dépôts in Riga und nach Massgabe des Bedürfnisses auch in anderen Städten des Kaiserreichs.

§ 12. Zur Errichtung von Dépôts steht es dem Verein frei, Gebäude und wüstliegende Plätze anzukaufen, neue Gebäude aufzuführen und zur Errichtung von Speichern (Ambaren) und Lagerräumen geeignete Locale zu miethen, unter Beobachtung der desfalls verordneten Regeln und gegen Entrichtung der festgesetzten Abgaben (Poschlin) und Steuern.

---

*) Die unsererseits proponirten: Fortlassungen aus dem Texte sind unterstrichen, Zusetzungen dagegen durch Cursivschrift gekennzeichnet.

§ 13. Zum Ankauf von Grundstücken (§ 12) und zur Erbauung und Einrichtung von Speichern (Ambaren) darf der Verein nicht mehr als vier Fünftel des auf die Actien eingezahlten Capitals verwenden. Der Restbetrag dieses Capitals muss in zinstragenden Papieren und zwar: in Pfandbriefen des Livländischen, Estländischen und Kurländischen adeligen Credit-Vereins, oder in Pfandbriefen des Rigaschen städtischen Credit-Vereins der Hausbesitzer, oder in Staatsgarantie geniessenden Actien und Obligationen angelegt, oder aber bei den örtlichen Bankinstituten zur Verrentung deponirt werden. Dieser Theil des Grundcapitals wird zu Operationen im Warrant-Geschäft verwendet.

§ 14. Die Aufbewahrungsfristen für die Waaren, sowie auch die Vermiethungsfristen für die Lagerräume werden nach Vereinbarung der Vereins-Direction mit den Waareneigenthümern festgesetzt. Die Zahlungen für die Aufbewahrung der Waaren und für die Versicherung derselben gegen Feuersgefahr, sowie auch für die Anmiethung der Lagerräume, werden nach einer von der Direction des Vereins festzusetzenden Taxe erhoben. Diese Taxe wird in einer der örtlichen Zeitungen und im „Regierungs-Anzeiger" abgedruckt und ausserdem an einer sichtbaren Stelle in den Localitäten und Dépôts des Vereins ausgehängt. Die in der Taxe angegebenen Preise können nach Umständen modificirt werden, jedoch kann eine solche Preisänderung auf bereits vermiethete Räumlichkeiten, sowie auch auf bereits zur Aufbewahrung übergebene Waaren vor Ablauf der desfalls vereinbarten Fristen nicht Anwendung finden. ***Im Uebrigen treten Erhöhungen der Gebühren-Taxe erst 3 Monate nach deren Veröffentlichung in Kraft.***

§ 15. Der Verein besorgt für die ihm zur Aufbewahrung übergebenen Waaren die Versicherung gegen Feuersgefahr bei den betreffenden Versicherungs-Gesellschaften.

***§ 16. Noch nicht vom Zoll befreite Güter werden im Freilager deponirt, dessen Zu- und Ausgänge unter zollamtlicher Aufsicht gehalten werden und zu dem die Organe des Zollamtes, behufs vorzunehmender Revisionen, jeder Zeit Zutritt haben. Bei Deponirung der Güter wird Seitens des Zollamtes declarirt, welche Abgaben, Zollgefälle etc. an der Waare haften, für deren Erlegung das Freilager mit seinem ganzen Vermögen einsteht. Werden deponirte Güter wieder über die russische Zollgrenze zurückexpedirt oder aber transito weiterbefördert, nachdem sie im Freilager gelagert haben, so werden keinerlei***

§ 16. Noch nicht vom Zoll bereinigte Waaren darf der Verein nur mit Genehmigung des Zollressorts in Verwahr nehmen. Solche Waaren müssen sich unter Zollverschluss befinden.

Hinsichtlich derjenigen Waaren, welche der Accise unterliegen,

*Zollabgaben erhoben. Beim Austritt der Güter aus dem Freilager in den Verkehr werden die schon bei der Einlagerung festgesetzten Zollabgaben, Gefälle etc. erhoben und dem Zollamt überwiesen. Das Gleiche gilt, nur unter Hinzuziehung der Accise-Verwaltung, für diejenigen Waaren, welche der Accise unterliegen, als Spirituosen und Taback.*

als Spirituosen und Taback, hat der Verein sich den Verordnungen und der Aufsicht der Accise-Verwaltung zu unterwerfen.

§ 17. Bei Uebergabe seiner Waare an den Verein hat der Eigenthümer die ihm etwa bereits über dieselbe ertheilten Attestate des Wraker-, Messer- oder Ligger Amtes, oder die in seinen Händen befindlichen Connoissemente, Frachtbriefe, Zollbescheinigungen etc. einzureichen.

§ 18. Beim Empfange der Waaren hat der Verein die Qualität und Quantität derselben durch eigens dazu angestellte Sachverständige genau festzustellen und sodann die Waare in angemessenen Räumen unter sicheren Verschluss aufzubewahren.

§ 19. Nach Empfang der Waare ertheilt der Verein dem Eigenthümer einen Lagerschein (Warrant), welchem ein Pfandschein beigefügt ist. Beide Documente bilden ein Ganzes, können jedoch von einander getrennt werden. Im Lagerschein, sowie im Pfandschein muss enthalten sein:

1) der Name des Vereins und die Höhe des effectiv eingezahlten Grundcapitals;

2) der Ausstellungsort der Scheine; 3) die laufende Nummer, welche dieselbe sein muss, wie die Nummer auf dem Talon, von welchem die Scheine abgeschnitten werden, und auf welchem alles das verschrieben sein muss, was in den Scheinen angegeben ist; 4) das Jahr, der Monat und das Datum des Empfanges der Waare; 5) die Gattung, die Benennung und wo möglich auch die hauptsächlichen Qualitäten der Waare, unter Angabe etwaiger besonderer Märken oder Zeichen; 6) die Anzahl der Colli oder Partien; 7) das Gewicht oder Mass oder die Anzahl der Gegenstände; 8) Stand, Vor-, Vaters- und Familienname des Eigenthümers der Waare; 9) in welchem Dépôt die Waare in Verwahr genommen ist; 10) der Termin, an welchem die Waare vom Eigenthümer zurückempfangen werden muss; 11) die dem Verein zukommende Gebühr, bei der Angabe, ob dieselbe vollständig oder zum Theil oder gar nicht berichtigt worden ist; und

| *12) ist eine Waare im Freilager deponirt, so ist ausser den vorbezeichneten Angaben auch eine Notiz über die Höhe der auf der Waare ruhenden Zollgefälle zu machen.* | 12) eine Notiz darüber, ob der Zoll für die Waare, falls dieselbe aus dem Auslande importirt worden, bezahlt ist oder nicht. |
|---|---|

Auf der Rückseite des Scheines müssen die Paragraphe des Statuts abgedruckt sein, welche sich auf die Ordnung bei der Cession dieser Documente, bei der Verpfändung derselben und bei der Erneuerung dieser Documente, falls sie verloren gegangen sind, beziehen.

Anmerk. 1) Die Scheine müssen mindestens mit zwei Unterschriften versehen sein.

*2) Die Scheine sind von grauer Farbe, sofern sie über im Lagerhaus, — von hellgrüner Farbe, sofern sie über im Freilager deponirte Güter ausgestellt sind.*

§ 20. Die besagten Scheine, der Lager- und Pfandschein, dürfen zusammen oder getrennt an andere Personen mittelst Cessionsaufschrift unter Angabe des Datums der Cession abgetreten werden.

Wenn der Pfandschein getrennt von dem Lagerschein cedirt wird, so muss ausser dem Namen und dem Stand der Person, auf welche der Schein übertragen wird, und der Zeit solcher Uebertragung, auf beiden Scheinen eine Aufschrift gemacht werden, welche a. den Wohnort dieser Person, b. den Capitalbetrag, welchen dieselbe gegen den Pfandschein dargeliehen, c. den Termin für die Rückzahlung dieses Darlehns und den Betrag der zu zahlenden Zinsen enthält. Die Aufschriften, welche die Lagerungsbedingungen beglaubigen, werden unterzeichnet: auf dem Lagerscheine vom Darlehngeber, auf dem Pfandscheine jedoch vom Waareneigenthümer.

§ 21. Das erste Indossoment auf dem Lagerscheine und auf dem Pfandschein muss durchaus wörtlich in das zu diesem Zweck am Orte der Niederlage der Waare eingerichtete Register eingetragen, und, dass solche Registrirung geschehen, von der Vereinsdirection auf den Scheinen beglaubigt werden.

Die Eintragung der folgenden Indossomente in das Register und die Beglaubigung solcher Eintragung seitens der Vereinsdirection auf den betreffenden Scheinen, ist dem Ermessen des Besitzers des Scheines freigestellt.

§ 22. Der Lager- und Pfandschein können auch durch ein Blanco-Indossoment auf eine andere Person übertragen werden.

Bei der Uebertragung des Pfandscheines getrennt vom Lagerschein mittelst Blanco-Indossoments, müssen auf beiden Scheinen, die als Darlehn gegebene Summe, die ausbedungenen Zinsen und der Termin für die Be-

zahlung des Capitals und der Zinsen angegeben werden. Die Aufschriften, welche die Lagerungsbedingungen bescheinigen, müssen unterzeichnet werden: auf dem Lagerscheine — vom Darlehnsgeber, auf dem Pfandscheine jedoch vom Waareneigenthümer.

§ 23. Der Lager- und Pfandschein *zusammen* giebt dem Erwerber derselben das Recht, über die Waare zu disponiren.

Wenn jedoch der Lagerschein ohne den Pfandschein übertragen worden ist, so kann der Erwerber des ersteren (Indossator) über die Waare erst dann disponiren, wenn er die durch den Pfandschein sichergestellte Summe bezahlt.

Der Besitzer eines in das Register der Niederlage eingetragenen und getrennt vom Lagerscheine übertragenen Pfandscheines geniesst ein Pfandrecht an der im Pfandscheine bezeichneten Waare.

§ 24. Wenn das auf den Pfandschein gewährte Darlehn am Verfalltage weder vom Inhaber des Lagerscheines noch vom ersten Pfandgeber bezahlt und die zu zahlende Summe nicht bei der Direction des Vereins eingegangen ist, so muss der Pfandschein von einem Notarius gegen den ersten Schuldner protestirt werden. Erfolgt die Bezahlung des Darlehns nebst Verzugszinsen und Protestkosten nicht freiwillig innerhalb acht Tagen a dato des Protestes, so kann der Inhaber des Pfandscheines den öffentlichen Verkauf der Waare von der Direction des Vereins verlangen.

§ 25. Nach Empfang einer solchen Forderung ist die Vereinsdirection verpflichtet, wegen Bewerkstelligung des Verkaufs sich unverzüglich an die betreffende Gerichtsbehörde, in Gemässheit der Art. 3945 und 3948 des III. Theils des Provinzialrechts der Ostsee-Gouvernements, zu wenden. Wenn jedoch der Pfandgeber, bei der Uebertragung des Pfandscheines an eine dritte Person, oder aber in der Folge seine Zustimmung zum aussergerichtlichen Verkaufe des Pfandes für den Fall der Nichteinlösung zur Verfallzeit, erklärt, — so kann solcher Verkauf auch unmittelbar von Seiten der Direction erfolgen, jedoch unter Beobachtung sowohl der in der Anmerkung zum allegirten Art. 3945 enthaltenen Bestimmung, als auch folgender Bedingungen, nämlich: a., dass die Bekanntmachung über den Verkauf der Waaren spätestens 17 Tage vor dem Verkaufstage in der örtlichen Gouvernements-Zeitung abgedruckt wird und dabei die Gattung und die Benennung der Waare, ihre Quantität, der Ort, der Tag und die Stunde des Verkaufs, desgleichen der Ort und die Zeit, zu welcher die Waare in Augenschein genommen werden kann, angegeben wird, und b., dass die Bekanntmachung über den Verkauf der Waaren an den Eingängen zur Direction und zum Lagerraume, wo die Waare niedergelegt ist, ausgehängt wird.

§ 26*). Wenn durch den auf dem ersten Torg gebotenen Preis die ganze Schuldforderung des Vereins nebst Pön (неустойка), wie auch alle Verkaufsunkosten gedeckt werden, so wird der Verkauf bestätigt. Wird auf dem ersten Torg die Waare nicht für eine solche Summe verkauft, welche die Forderung der Gesellschaft deckt, so wird nicht früher als nach Ablauf einer Woche und nicht später als binnen zwei Wochen ein nochmaliger Verkauf anberaumt, der alsdann als definitiver anzusehen ist, welcher Preis auch geboten werden mag.

§ 27. Wenn der Inhaber des Pfandscheines die Zahlung von dem ersten Schuldner erhalten, so kann letzterer acht Tage nach dem Verfalltage, ohne weitere Notification an den Inhaber des Lagerscheines, den im § 25 angeordneten Verkauf der Waare fordern.

§ 28. Aus der durch den Verkauf der Waare gelössten Summe werden nach Abzug der Kronsposchlin und Steuern, sowie auch der Auctionskosten und der Lagergebühren Allem zuvor und unanfechtbar, in Kraft des Pfandrechts, dem Inhaber des Pfandscheines der Capitalbetrag, die Zinsen und die Protestkosten ausgekehrt.

Ergiebt sich hierbei ein Mehrerlös, so wird dieser dem Inhaber des Lagerscheines oder seinen Gläubigern ausgekehrt.

Ist der Inhaber des Scheines unbekannt, so wird der ihm auszuzahlende Ueberschuss bei der Direction des Vereins deponirt.

§ 29. Falls durch den Verkauf der Waare nicht eine solche Summe erzielt würde, welche, nach Abzug der dem Verein zukommenden Zahlungen, zur vollständigen Befriedigung des Inhabers des Pfandscheines ausreicht, so kann derselbe wegen der fehlenden Summe auf gerichtlichem Wege den Regressanspruch gegen alle Indossenten auf diesem Pfandscheine erheben, welche in derselben Grundlage verantwortlich bleiben müssen, wie nach Wechselrecht die Indossenten auf einem Wechsel der Haftpflicht unterliegen.

Der Regressanspruch beginnt mit dem Tage der zweiten Auction und geht verloren, wenn die Regressklage nicht innerhalb 8 Tagen nach der zweiten Auction erhoben wird.

§ 30. Der Verein haftet mit seinem sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Vermögen:

a. für die Richtigkeit sämmtlicher, in den ertheilten Waarenzeugnissen (Lager- und Pfandscheinen) enthaltenen Angaben und Auskünfte;
b. für die sichere und unbeschädigte Aufbewahrung der Waaren, und endlich
c. für die genaue Beobachtung aller ihr statutenmässig obliegenden Verpflichtungen.

---

*) Dieser Paragraph ist bereits vom Ministerium gestrichen.

Der Verein ist nicht verantwortlich für den von der Natur der Waaren herrührenden inneren Verderb derselben oder für Mass- und Gewichtsabfall, der durch Eintrocknen und Leckage entsteht. Er haftet desgleichen nicht für die durch Wassersnoth, Krieg oder Aufruhr bedingten Folgen.

§ 31. Die dem Verein in Verwahr gegebene Waare haftet zunächst und vor Allem für alle auf derselben zu Gunsten des Vereins ruhenden Zahlungen an Lagergeld, Assecuranz und Verkaufsunkosten.

§ 32. Der Inhaber eines Lager- oder eines Pfandscheines, auf denen gar kein Indossoment aufgetragen, oder aber ein Uebertragungs-Indossoment, unter gleichzeitiger Eintragung in das Register der Niederlage (§ 21) gemacht worden, kann, falls ein solcher Schein verloren gegangen, hierüber der Direction Anzeige machen, behufs Ausfertigung eines Duplicats. Anzeigen über verlorene Scheine, auf denen unbeglaubigte Blanco- oder Uebertragungs-Indossomente gemacht waren, werden von der Direction nicht acceptirt.

§ 33. An Stelle eines Lagerscheines, von dem der Pfandschein nicht getrennt ist, können mehrere andere kleinere Scheine ausgereicht werden, und umgekehrt, können mehrere kleine Scheine, wenn sich die Pfandscheine bei ihnen befinden, gegen einen grossen Schein umgetauscht werden. Für die Umwechselung von Scheinen gegen neue wird eine Zahlung nach einer von der Direction festgesetzten Taxe erhoben, welche in der im § 14 angegebenen Ordnung veröffentlicht werden muss.

§ 34. Wenn die dem Verein zur Aufbewahrung oder zum Transport übergebenen Waaren, von deren Eigenthümern nicht in der vereinbarten Frist in Empfang genommen werden und wenn dabei kein Antrag wegen Prolongirung dieser Frist eingeht, so darf der Verein nach fünfzehn Tagen einen Theil der Waare verkaufen und zwar für den Betrag, welcher zur Deckung der dem Verein zukommenden Summe und der ausserdem als Pön (неустойка) zu erhebenden zwei Procent dieser Summe, nothwendig erscheint. Sodann verbleibt die Waare im weiteren Verwahr des Vereins so lange, als der Verein die ihm für die weitere Aufbewahrungszeit zukommende Summe nebst 2 % Pöngelder durch den auf einmal oder theilweise zu bewerkstelligenden Verkauf des übriggebliebenen Theiles der Waare zu lösen für möglich hält.

*§ 35. Die Lagerhausverwaltung besorgt die Ein- und Auslagerung, die Empfangnahme der Güter von den Schiffen, sowie umgekehrt die Uebergabe der Güter an die Schiffe und Eisenbahnen zum Weitertransport,*

§ 35. Der Inhaber eines Lagerscheines, von welchem der Pfandschein nicht abgetrennt worden, kann den Verkauf dieser Waare, ent-

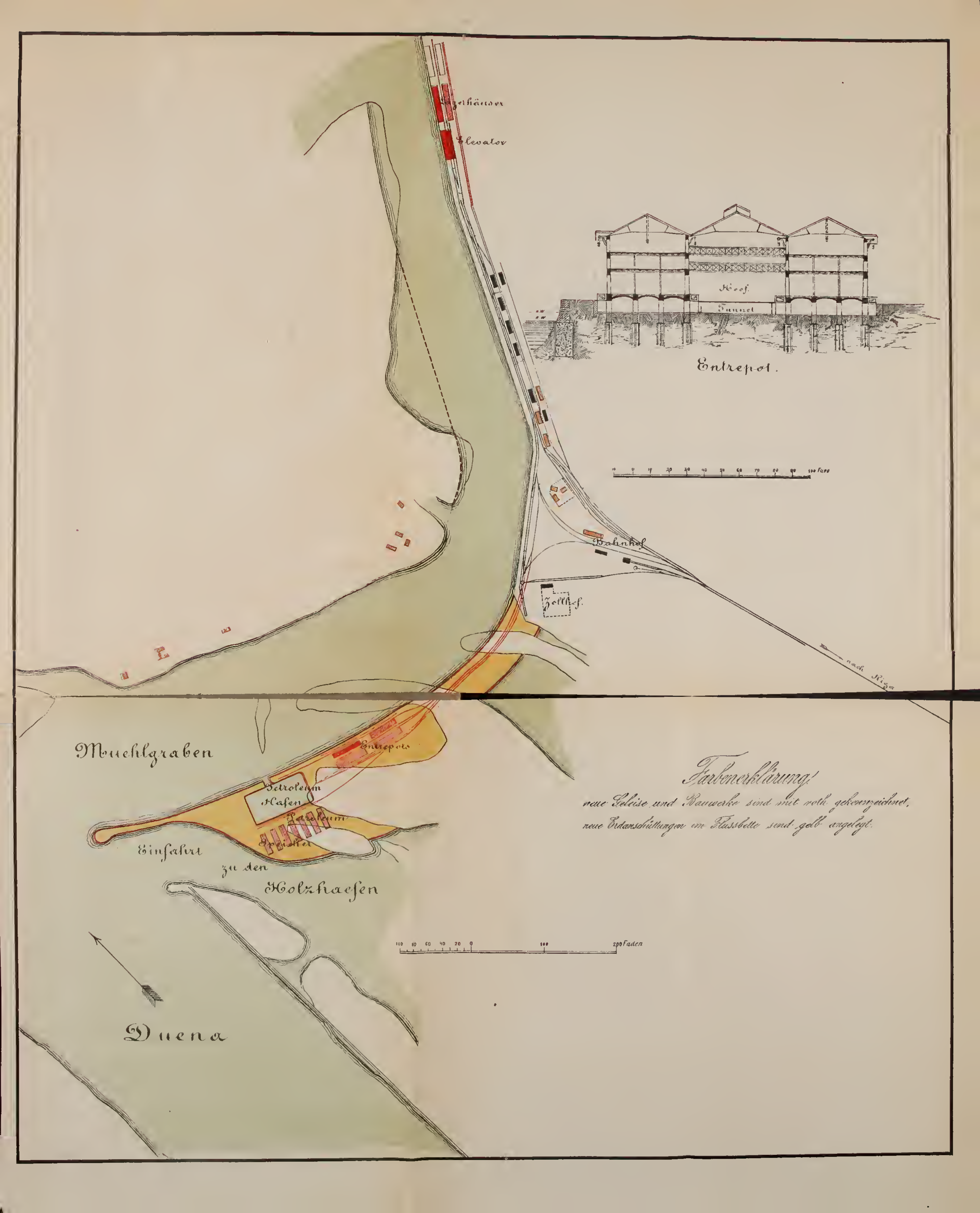
***die Versicherung gegen Feuersgefahr und alles zur Erhaltung der Güter Erforderliche.***

***Gestattet ist der Lagerhausverwaltung auch die Zollbereinigung, die Accisebefreiung, sowie alle diejenigen Operationen zu übernehmen, welche den Zweck haben, eine Erleichterung der Beziehungen des Handels und der Schifffahrt zum Etablissement herbeizuführen.***

weder per Auction, oder für einen bestimmten Preis durch den Verein besorgen lassen. In beiden Fällen erhält der Verein für einen solchen Verkauf eine Commissionsgebühr nach einer von der Direction des Vereins festzustellenden Taxe.

§ 36. Der Verein darf sich weder mit dem Verkauf von Waaren für eigene Rechnung, noch mit irgend einer anderen im Statut nicht bezeichneten Operation befassen.




Elevator
Hoef.
Tunnel
Entrepot.
Bahnhof
Zollhof
nach Riga
Muehlgraben
Entrepots
Petroleum
Hafen
Einfahrt
zu den
Holzhaefen
Duena
200 Faden
100 Fuss
Farbenerklärung:
neue Geleise und Bauwerke sind mit roth gekennzeichnet,
neue Erdanschüttungen im Flussbette sind gelb angelegt.

